loco revue

9/79

La pose de la voie · AVCF: à toute vapeur
La 30-135 Etat de Jouef au 1/87

Voie étroite
mais vues larges
à Troussencourt, en Picardie

408

Mensuel N°408 - Septembre 1979 / 43e année / Prix 10 F

lr

loco revue

pour les modélistes
et amateurs de chemins de fer

SOMMAIRE 9/79

reportage	555	rencontre entre Oistes à Zug
	559	Nienoord 79
	562	AVCF : la pression monte à Noisy-le-Grand
réseau HOe	550	voie étroite mais vues larges à Troussencourt, en Picardie
modélisme	564	La pose de la voie
la page du N	573	A9 UIC, B 10 DEV type U et Dd 4 s : décoration
construction	576	« eit derhel chonj ag er marh du ! » une 141.TC Ouest en HO *(suite et fin)*
trucs et moyens	554	modification de la mini-Rocket LS-LOC
test	580	une bonne base de travail pour l'amateur : la 30-135 Etat de Jouef en HO *(fin)*
model shopping	584	Jouef, Märklin, Roco
divers		la presse étrangère, nouvelles brèves, des livres et des revues, à travers les clubs, petites annonces

NOTRE COUVERTURE :

Voie étroite mais vues larges à Troussencourt, en Picardie. Un joli réseau en HOe réalisé par M. Bastat, du Club « Carrefour 2000 ».

Maquette : F.-L. MARX

Cliché C. LAMMING

Fondateur : Jean-Edmond FOURNEREAU
Directeur : Jean-Lucien FOURNEREAU

Avec la collaboration de :
Pierre CHENEVEZ, Xavier JACQUET, Clive LAMMING, Jehan-Hubert LAVIE, Marcel LE GUAY, René LE GUELLEC, Francis MARX.

ADMINISTRATION - REDACTION PUBLICITE - VENTE :
Au siège de la revue, à l'adresse ci-dessous *Tél. (97) 24.01.65.*

Loco-Revue, parution mensuelle, sauf août.
En vente dans les magasins spécialisés, les librairies, les bibliothèques de gare et les aérogares.
Prix du numéro (sauf numéros spéciaux mars, juillet-août et décembre) :

Le numéro France : 10,- F (sauf spéciaux)
étranger : 13,- F
L'abonnement France : 95,- F - étranger : 125,- F

L'échéance d'abonnement est indiquée en haut à droite du cliché d'adresse.
C.C.P. 2081.39 Paris et 000-0600032-87 Bruxelles.
Référence bancaire : BNP Auray.

Tous droits de reproduction réservés.
Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Les articles signés reflètent l'opinion de leurs auteurs et ne sont pas obligatoirement une prise de position de la rédaction.
Les insertions publicitaires n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le journal conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite, sans avoir à fournir motifs ou justifications.

Pour la Suisse : HORNSTEIN - Gotthelfstr. 7, C.P. 169, CH-4054 Bâle

éditions loco revue bp 9 le sablen 56400 auray

LA POSE DE LA VOIE

Procédé J.C.

(Suite, voir également n° 406-6/79 et n° 407, 7-8/79)

Il faut commencer par les aiguillages des faisceaux de gare, qui seront assemblés à part et soudés entre eux, car il n'y a jamais de coupure à cet endroit.

Ne pas oublier de munir les extrémités des rails d'éclisses conductrices.

Il faut alors bien regarder le verso des aiguillages et coller des protecteurs en papier pour éviter les remontées de colle intempestives sur les lames mobiles ou sur leurs contacts. Nous allons ici ouvrir une parenthèse à propos des contacts des lames d'aiguillage, en général très mauvais.

Le palliatif repose sur 2 actions selon fig. 14.

- un relais ou plus simplement les contacts du relais qui servira de moteur d'aiguillage, assurent la continuité électrique entre les rails X et X2 et Y Y2.

- deux fils en spirales A et A' qui permettent une liaison électrique sur des lames mobiles.

Pous assurer ces liaisons, la première opération, assez simple, consiste a «sortir» X-X2 et Y-Y2 par des fils soudés aux rails, soit selon fig 10, soit en pratiquant la soudure sous l'aiguillage, donc sous le rail, ce qui est relativement facile. Bien gratter le rail pour obtenir rapidement la soudure. Durée de chauffe maxi 3 secondes.

La seconde est plus délicate : voir fig 15.

- il faut d'abord choisir l'emplacement du point de soudure sous la lame mobile et y déposer une goutte de soudure (tête d'épingle).

- procéder de même sur le rail fixe, après avoir encoché le plastique avec une lame tranchante.

- Si l'articulation de la lame mobile est c achée par une traverse, couper cette dernière en partie, pour loger le fil en spirale.

- Etamer l'extrémité du fil 2/10 et souder très rapidement sous la lame mobile.

- composer la spirale, un tour suffit.

- coller le fil sous la traverse par une légère touche du fer à souder.

- couper le fil à longueur voulue, étamer puis souder rapidement sur le rail fixe.

- placer un protecteur en papier pour éviter la remontée de colle dans la spirale et l'articulation.

Ces deux opérations qui ne peuvent être exécutées qu'avant montage des aiguillages sont payantes à long terme, nous

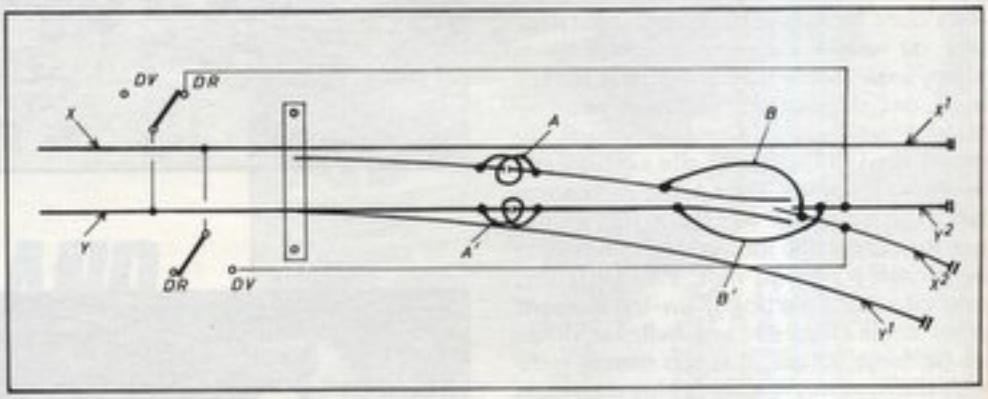


Fig. 14 : Amélioration des aiguillages.
A A' : fils 2/10 spiralés, assurant la continuité électrique des lames mobiles.
B B' : ces connexions existent déjà sur la plupart des aiguillages.

ne pouvons que les conseiller malgré la perte de temps qu'elles impliquent.

Fermons la parenthèse et revenons à nos aiguillages assemblés, qu'il faut présenter sur le ballast pour la détermination de leur emplacement définitif. Nous conseillons de munir les sorties d'aiguillage d'une longueur de rail courbable, afin de bien déterminer leur position.

Ceci étant fait, repérer avec beaucoup de précision :

- la position de l'ensemble des aiguillages.

- la position des trous de commande sur les languettes fixées aux lames mobiles.

Choisir la **position moyenne.**

L'ensemble des aiguillages est alors retiré et à l'aide d'un emporte pièce de diamètre 8 mm pour le HO et de 6 mm pour le N, on découpe par rotation un trou dans le liège et le bulgomme à chaque emplacement des tiges de commande des aiguillages.

Puis avec une mèche à bois de même diamètre, percer l'aggloméré et bien nettoyer à l'aspirateur.

Nouvelle présentation des aiguillages, vérifier que les trous sont bien centrés en position moyenne de la languette de commande : Si non agrandir légèrement avec une rape «queue de rat».

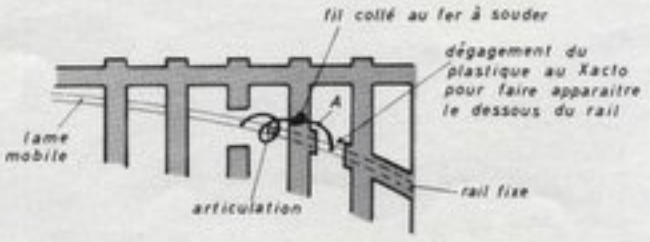

fil collé au fer à souder
dégagement du plastique au Xacto pour faire apparaitre le dessous du rail
A
lame mobile
articulation
rail fixe

Fig. 15
Détail des connexions A.
Un relais auxiliaire double efficacement les contacts d'extrémité des lames, comme le montre la fig. 14.

Dernière minute

• Le 7 octobre 79, l'Association des amis des chemins de fer de Bilbao organise un voyage spécial vapeur avec la rame historique à voie métrique dont elle assure la conservation (locomotive 030 St-Léonard 1892, fourgon et trois voitures dont une salon).

Départ de Zumaya vers Zumárraga c.f. de Urola, province de Guipúzcoa (Pays basque espagnol). ASOCIACION DE AMIGOS DEL FERROVARRIL Apartado 94 Bailen, 1, BILBAO 3 - Espagne.

RAIL 79 INTERNATIONAL

Du 22 au 30 septembre 1979 une importante exposition de chemins de fer miniatures est organisée par le « Treingroep » à Turnhout (Belgique). Merodecenter en station NMBS.

Repérer très exactement avec des épingles de calage la position des aiguillages et tracer au crayon feutre la limite de leurs voies.

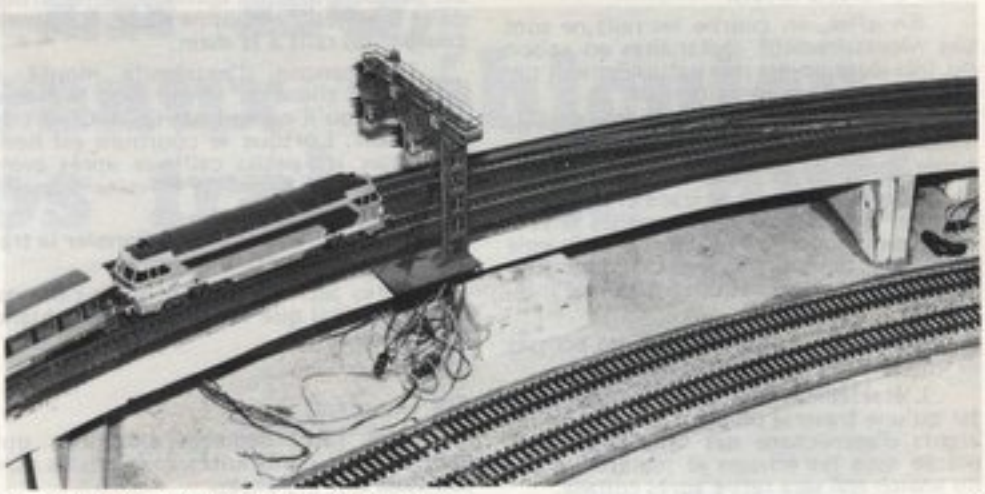
Préparer alors (c'est très important d'avoir tout sous la main) :

- le pot de colle blanche ouvert,
- un pinceau plat de 2 cm de large,
- une plaque d'aggloméré bien plane, capable de recouvrir l'ensemble des aiguillages,
- un niveau à bulle,
- du papier adhésif à masquer,
- les petits cailloux et la passoire ad hoc,
- des poids de 0,5 kg (1/2 litre d'eau).

Suite des opérations :

- placer le papier à masquer d'abord aux limites des voies de chaque aiguillage, car il sera retiré en dernier, puis au ras du ballast liège.
- encoller légèrement ce ballast : couche mince mais uniforme
- attendre 10 à 15 minutes
- encoller à nouveau mais en couche plus épaisse et en veillant à ce que les pentes du ballast soient bien recouvertes. Il serait souhaitable de disposer d'un second pot de colle plus épaisse que la première.
- enlever l'excès de colle dans les trous où passeront les tiges de commande
- mettre l'ensemble des aiguillages en place d'un mouvement de haut en bas sans déplacements latéraux qui chasseraient la colle
- rectifier son aplomb à la main
- retirer le papier à masquer le long du ballast, laisser l'autre
- saupoudrer avec les petits cailloux à l'aide de la passoire, en recouvrant largement, on ne doit plus voir de colle
- placer la plaque d'aggloméré sur les aiguillages et le niveau dessus
- mettre de niveau à la main, si un effort est nécessaire, ajouter un poids à cet endroit
- attendre 1/4 d'heure
- retirer la plaque et égaliser les petits cailloux à la main ce qui a pour but de coller ceux qui ne le seraient pas
- remettre la plaque et vérifier encore le niveau. Retoucher si nécessaire
- laisser sécher 45 minutes
- retirer la plaque et le papier à masquer en bout des voies
- aspirer les cailloux en excès. Surtout, ne pas chercher à les récupérer car le passage de l'aspirateur en a réduit une partie en poussière et le résultat serait désastreux.
- manœuvrer les aiguillages à la main et éventuellement retirer ce qui peut gêner le fonctionnement (colle ou cailloux)
- la pose est terminée mais la colle n'est pas encore durcie. Tout sera définitivement fixé en 12 heures.

Poser maintenant de la même façon le second groupe d'aiguillages du faisceau gare, et ce n'est que lorsque les 2 groupes seront bien finis que l'on pourra songer à poser les voies de la gare.



Sur le réseau HO « JC », une courbe de grand rayon parfaitement tracée. lr

Si les voies sont rectilignes ou peu courbées, il faut d'abord en poser 2 ensemble. Cela est également vrai en pleine voie et évite des gauchissements accidentels car lors de la mesure au niveau, on a un bien meilleur appui sur 2 voies distantes de quelques centimètres que sur les 16 mm d'une voie unique. Il faut en principe poser des longueurs de 1,80 m, soit 2 unités de voie courbable, à la rigueur on peut aller jusqu'à 3 mais pas plus en pleine voie.

Ces voies sont montées, soudées bien à plat, avant collage, selon fig. 9, deux à deux, ce qui correspond à un joint non soudé pour dilatation tous les 1,80 m environ.

Si les voies en gare excèdent 2 mètres, prévoir un joint de dilatation au centre (éclisse non soudée), mais poser quand même toute la longueur. Donc préparer les 2 voies sur la partie libre du plateau et les monter à blanc pour bien définir leur longueur.

Pour 2 unités de longueur le jeu de dilatation est de 1mm, à 20°.

Il faut faire très attention car la manipulation de la voie accroît sa température et on a toujours tendance a couper trop court, tout en ayant mesuré la bonne longueur.

Donc présenter les rails, marquer la longueur mais attendre leur refroidissement avant de couper.

Le plus simple est de couper à la pince en laissant 0,5 à 1 mm, qui seront repris à la lime pour avoir des sections bien nettes qu'il convient d'ébavurer soigneusement.

Ne pas hésiter a effectuer plusieurs présentations à blanc des 2 voies, puis, tout étant correct procéder au collage.

Poser d'abord le papier à masquer le long du ballast puis encoller comme précédemment.

La mise en place de la voie nécessite 4 mains. Deux engagent les éclisses dans l'aiguillage de gauche (opération a réussir du premier coup, d'où l'intérêt des présentations à blanc) pendant que les deux autres maintiennent la voie en l'air.

Engager alors les éclisses de l'aiguillage de droite pendant que le second opérateur laisse descendre la voie doucement et verticalement.

Une autre solution consiste à placer sur le ballast encollé des cales constituées par des tronçons de crayons espacés de 30 cm et encollés eux aussi.

La voie est alors posée sur les crayons on engage les éclisses des 2 côtés puis on retire un à un les morceaux de crayons.

La voie est très relativement rectiligne, ne pas s'en inquiéter et poser la seconde.

Très rapidement, aligner les voies à l'aide du gabarit de la fig. 11 sans chercher à fignoler.

Saupoudrer avec les petits cailloux puis très posément parfaire l'alignement. Poser alors la plaque d'aggloméré avec le niveau à bulle et vérifier la planéité. Contrôler par des visées rasantes que les voies sont bien coplanaires.

Refaire une dernière fois l'alignement et laisser sécher en vérifiant de temps à autre que rien ne bouge. On peut encore retoucher pendant le premier quart d'heure mais plus difficilement ensuite.

Lorsque les cailloux en excès auront été aspirés on peut faire courir un véhicule. Choisir un wagon court à deux essieux qui fait mieux apparaître les défauts.

C'est à ce stade qu'il faudra enlever quelques petits cailloux mal placés et quelques bavures de colle.

Si toutes les indications ont bien été respectées, la trajectoire doit être très pure sauf sur les aiguillages ou la roue tombe dans l'ornière mais cela est une autre histoire dont nous reparlerons. Ensuite poser les autres voies une à une. La pose des voies courbes s'opère de façon

analogue mais il n'est plus nécessaire de poser 2 voies à la fois.

En effet, en courbe les rails ne sont pas nécessairement coplanaires en raison du très léger devers pris naturellement par la voie, ou créé volontairement.

Les longueurs à poser seront de 1,80 m soit deux éléments de voie courbable assemblés soudés.

Placer la voie sur le tracé et former la courbe. Par rapport aux traverses la voie extérieure semble se raccourcir et la voie intérieure semble s'allonger. Il faut supprimer des traverses et couper la voie intérieure.

Après ébavurage on pose les éclisses et on raccorde au tronçon déjà posé.

L'écartement des traverses doit être tel qu'une traverse dont on aura coupé les ergots d'accrochage des rails puisse être placée sous les éclisses et maintenue par du scotch qui sera retiré après collage.

Il faut faire très attention à ce que l'éclisse soudée située entre 2 traverses ne soit pas coincée et présente un jeu d'au moins 1 mm par rapport aux deux traverses adjacentes.

Le tronçon de voie étant bien au point, on peut procéder au collage du tronçon après avoir ajouté côté libre un élément à blanc simplement maintenu par les éclisses, qui va permettre de vérifier la continuité de la courbe vers le tronçon suivant.

On engage alors les éclisses avec le tronçon déjà posé et on applique la voie sur le ballast encollé comme précédemment.

La voie doit prendre sa courbure naturellement.

Si un décalage se produit par rapport au ballast, quelques épingles permettront de la maintenir en bonne place. Ne jamais courber les rails à la main.

Le tronçon d'extrémité monté à blanc sera aligné et centré avec le même soin bien qu'il ne soit pas collé. C'est très important. Lorsque la courbure est bonne, poser les petits cailloux après avoir ôté le scotch fixant la traverse sous les éclisses.

Il est alors possible de fignoler la trajectoire pendant 15 minutes.

Après séchage, on retire les cailloux en excès ainsi que la voie montée à blanc et ainsi de suite.

FINITION.

Elle comprend :

- Les raccordements électrifiés qui sont soit des continuités aux éclisses non soudées, soit des accès.

Dans les 2 cas, procéder comme fig. 10. La boucle d'aisance n'est utile que dans les continuités.

- Le meulage.

Utiliser une pierre à affuter de 25 à 30 cm parfaitement plane. (Généralement elles le sont.)

Frotter la partie supérieure des rails dans un mouvement longitudinal.

La pierre doit pouvoir passer partout sans accrocher.

Ce travail est long et fastidieux mais après avoir lancé un véhicule à la main sur la voie, on est vite convaincu de sa nécessité.

- Peinture.

Utiliser une peinture cellulosique en bombe de teinte marron moyen.

Masquer au ras du ballast et pulvériser sur la voie en insistant sur les faces latérales des rails.

Attention aux aiguillages.

S'ils ont été modifiés électriquement, pas de problème, une légère goutte d'huile sur la languette de commande évitera qu'elle ne soit collée par la peinture ce qui ne serait d'ailleurs pas catastrophique.

S'ils s'ont pas été modifiés, il faut protéger par du scotch les contacts des lames mobiles.

La peinture améliore le réalisme de la voie et améliore l'adhérence des petits cailloux du ballast.

Après séchage complet, retirer la peinture à la partie supérieure des rails à l'aide d'une cale en bois bien plane et de papier abrasif fin (pas de toile émeri ni de papier de verre).

Finir à la pierre comme nous l'avons vu précédemment.

Il ne reste qu'à raccorder les voies aux sources de traction pour jouir de la facilité de mouvement des trains qui justifie amplement le temps passé.

DEMONTAGE DU RESEAU.

Couper les rails à la meule tronçonneuse au droit des jonctions entre 2 caissons. Couper au tranchet le ballast et le bulgomme.

Numéroter et couper tous les fils électrifiés traversant la jonction.

Ils pourront être raccordés à nouveau à l'aide de raccords AMP.

●

RESEAU GUERLEDAN

Le petit train ne sifflera plus trois fois !

Lorsque nous avons lu ce titre, qui, dans notre quotidien de Bretagne, confirmait l'arrêt définitif du réseau Guerlédan dont les difficultés ne nous étaient pas inconnues (petite guerre de clochers, jalousies, provoquant jusqu'à des actes de sabotage... !) nous avions bien craint que cette merveilleuse réalisation établie avec tant de dynamisme allait être démontée tout aussi vite ! Heureusement, après 8 jours de suspense durant lesquels le réseau était fermé, les citoyens de Mûr ont pris conscience de l'intérêt pour la commune de constituer une SARL incluant commerçants et industriels du pays (le réseau était initialement une entreprise particulière dirigée par M.J. de Vries d'origine galloise) et garantissant ainsi l'intégration du réseau à la commune.

Après une semaine triste, tout le matériel a donc repris à présent son service de Mûr-de-Bretagne jusqu'à Kerjoly, le petit train circule à nouveau tous les jours à partir de 14 h 30 avec un départ tous les trois quarts d'heure.

Une société d'exploitation est en voie de formation dont les statuts seront entérinés lors de la prochaine réunion. Des actions seront probablement émises permettant aux amis du réseau de Guerlédan de participer à son maintien.

Du fait de la participation de personnes intéressées de la région et de bénévoles de plus en plus nombreux, le petit train peut à nouveau circuler avec toutes les garanties de sécurité et la surveillance nécessaire à un fonctionnement sans problème.

Les Amis du Réseau de Guerlédan.

A la suite de la parution de Loco-Revue de juillet, Monsieur Le Guen a reçu de nombreux coups de téléphone pour des inscriptions à l'association des «Amis du réseau de Guerlédan». Etant donné l'annonce à cette époque de la fermeture définitive du réseau, il n'a pas pris toutes les coordonnées des personnes intéressées et s'en excuse. Il remercie vivement toutes ces personnes et leur demande, si leur désir est toujours le même, de reprendre contact avec lui par lettre ou téléphone. Il pourra ainsi les tenir personnellement informés de toute action utile. Actuellement, il est le seul mécanicien bénévole du réseau et il espère que de nombreuses personnes pourront se joindre à lui.

Joël LE GUEN, Kerguestenen, 56240 PLOUAY, tél. (97) 05.32.66.

SORTIE SPECIALE «VAPEUR» SUR LE CHAMONIX-MONTENVERS

Le club annecien des modélistes ferroviaires organise le dimanche 30 septembre 1979 un voyage «spécial vapeur à crémaillère» sur le chemin de fer du Montenvers (Chamonix-Mer de Glace).

Les réservations seront faites dans l'ordre de réception des réglements (le cachet de la poste faisant foi) : 110,- F par personne, 80,- F pour les enfants de moins de 10 ans, en écrivant au siège social : C.A.M.F., 87 avenue de Genève, 74000 Annecy. (Prière de joindre une enveloppe timbrée pour la réponse). CCP Lyon 6350-11 C (chèques postaux ou bancaires).

LA PAGE DU N

la décoration des A^9, B^{10} et du fourgon Dd^4s

(Suite, voir L.R. n° 407)

texte et photos : M. GRANNEC

DECORATION.

Vous avez le choix, comme nous l'avons expliqué au début de cette étude, entre plusieurs décorations et cela est fonction de la date à laquelle vous situez la représentation de votre réseau.

EPOQUE 60-70 : donc avec possibilité de traction vapeur. La teinte extérieure est vert foncé uniforme. Pour les B10, ce n'est pas anormal quoique les bogies devraient, pour une bonne part, être des Y16 («Dynam» commercialise ce type de bogie). Pour les voitures UIC c'est plus «tangent» car elles ont très vite pris la livrée bicolore.

Il suffit donc de peindre chaque caisse en vert foncé soit de chez «France-Trains» soit de chez «Mougel» et de réaliser les chiffres et le sigle à la plume ou au tire-ligne en vous servant de peinture «Hobby-Couleurs» de chez «Lefranc et Bourgeois» jaune d'or, cette peinture se dilue à l'eau, il est donc relativement aisé d'arriver au compromis couvrant - fluidité permettant d'écrire correctement.

Ne pas oublier le bandeau jaune également à la jonction toiture/côtés de caisse sur les 1re classe.

Peindre le châssis du fourgon en noir.

EPOQUE ACTUELLE : c'est la décoration choisie pour le modèle illustré.

Les opérations seront plus complexes mais, en y passant le temps necessaire, il ne doit pas surgir de problème majeur.

Châssis.

Peindre en noir le châssis du fourgon, les autres sont d'origine dans cette teinte.

Bogies.

Les peindre systématiquement en gris assez foncé, nous avons utilisé le gris acier de «France-Trains». Nous vous conseillons de protéger par un ruban adhésif quelconque la partie attelage pour éviter tout problème.

Caisses.

— Versions sans bandeau clair au niveau des vitres (valable pour les B10 et le fourgon uniquement).

Peindre en vert foncé en vous servant des couleurs «France-Trains» ou «Mougel». Quand cette couleur est bien sèche, maroufler au ruban adhésif l'encadrement des portes et peindre celles-ci en gris perle toujours de chez «France-Trains».

Reste les inscriptions, et vous avez le choix :

- soit sigle et chiffres en jaune, voir chapitre précédent.
- soit chiffres blancs sur fond bleu, bandeau vert assez clair et sigle en jaune ou blanc, toujours en vous servant des peintures «Hobby-Couleurs».

— Versions dites bicolores.

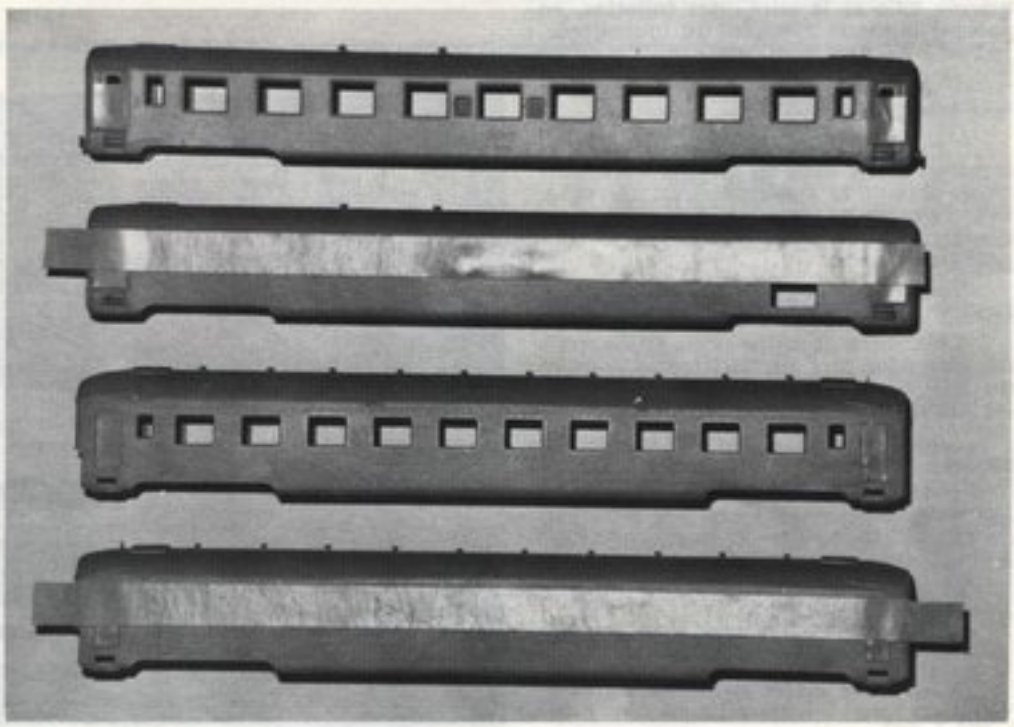
- Peindre intégralement les caisses en gris perle de chez «France-Trains» ou en blanc cassé de chez «Mougel» si vous réalisez les voitures couchettes B10 C10.

- Maroufler les bandeaux pour appliquer la teinte foncée. Nous nous sommes servis de «Venilia» adhésif découpé en bandes de 7,5 mm de large pour les bandeaux et en morceaux de 4 x 10 mm pour les portes des B10, 6 x 8 mm pour les A9. L'ensemble est collé en place sur le gris en respectant une hauteur uniforme entre toutes les caisses. Nous avons préféré utiliser un tel procédé plutôt que de l'adhésif simple car il est ainsi plus facile d'obtenir des bandeaux rectilignes, le «Venilia» se déformant très peu si on ne tire pas trop dessus (photo No 8).

- Peindre en bleu-nuit «France-Trains» les voitures couchettes et en vert les autres ; pour ce vert nous avons dû nous livrer à d'affreux mélanges pour aboutir à une teinte approchante du vert réel, le vert UIC ou SNCF de chez «France-Trains» étant trop «kaki» à notre goût. Attention à bien doser le diluant pour ne pas pénétrer sous l'adhésif, cela vous évitera des retouches toujours visibles.

- Une fois cette peinture bien sèche, ajouter un ruban adhésif au dessus du bandeau à 2 ou 3/10 d'écart et peindre en jaune ou vert comme indiqué précédemment.

8 .Après peinture en gris clair, mise en place des cadres de protection (bandes adhésives Vénilia) pour permettre l'application des teintes suivantes. Toute la peinture sera faite au pistolet de préférence.



- Enlever tous les adhésifs.

- Peindre en noir les bourrelets d'intercirculation du fourgon et les tampons des voitures A9.

- Peindre en corail de chez «Mougel» les différentes portes d'intercirculation.

- Réaliser les inscriptions comme nous l'avons déjà indiqué, c'est-à-dire sigles en blanc, chiffres de classe en blanc également dans un cartouche bleu foncé (comme les voitures «Corail»).

Nous avons voulu essayer autre chose. Il ne s'agit pas forcément de la meilleure solution, car elle coûte relativement cher, mais elle permet, avec quelques précautions, une réalisation à notre avis suffisamment propre malgré quelques entorses à la réalité.

Comment avons-nous procédé ?

Des feuilles de transfert à sec sont nécessaires, vous pouvez certainement vous les procurer chez votre libraire.

. Transfert noir : bandes de 2 à 2,5 mm de large (dans l'absolu il faudrait du bleu foncé) nous avons utilisé la référence No AL 113 de chez «Alfac».

. Transfert blanc, bandes et sigles divers référence No 10 de chez «Decadry».

. Chiffres blancs hauteur 1,8 mm (1,5 serait plus conforme mais il n'est pas certain que cela existe), nous avons pris la référence No 2936 de chez «Letraset» (c'est la plus chère des feuilles à utiliser).

Un stylo à encre de chine à plume fine (0,1 à 0,2 mm) complétera le matériel.

. Au cutter, couper le film du transfert noir pour obtenir des rectangles de 4,5 mm (schéma No 4).

. morceau par morceau, appliquer chaque rectangle à sa place entre la 1re grande baie et la vitre des toilettes, en suivant le mode d'emploi du fournisseur. (schéma No 5)

Appliquer le chiffre blanc de classe en haut de ces rectangles

. toujours au cutter, couper les films transfert blanc mais en oblique cette fois pour obtenir la représentation du sigle. Pour ce genre de travail il faut couper uniquement le film transfert mais pas le support transparent.

. appliquer ces sigles en bonne place (voir photos).

. à l'encre de chine noire (il faudrait du vert pour être parfait) tracer l'ombre du sigle pour essayer de faire apparaître les lettres SNCF (schéma No 6).

. vous pouvez parfaire en traçant les cadres à la peinture blanche.

. ajouter des bandes blanches fines que vous marquerez également à l'encre de chine, elle seront sensées représenter les inscriptions de bas de caisse.

- Monter les poignées montoires si nécessaire.

- Remonter vos wagons.

Vous voilà arrivé au terme d'un travail assez long, il est vrai, mais sans difficultés insurmontables ; il vous aura fallu seulement de la patience.

Vous pouvez ainsi admirer une rame hors du commerce et qui personnalisera votre réseau, finalement à peu de frais. (photos No 9 et 10)

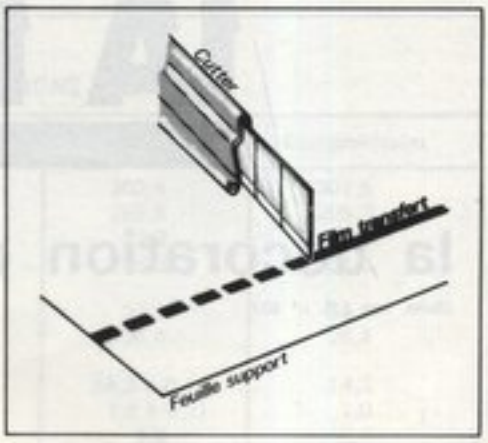


Schéma n° 4

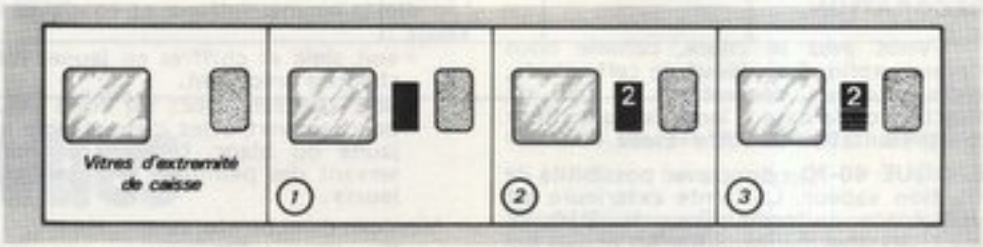


Schéma n° 5

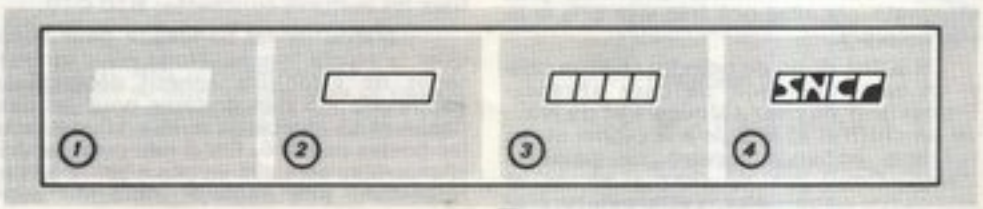
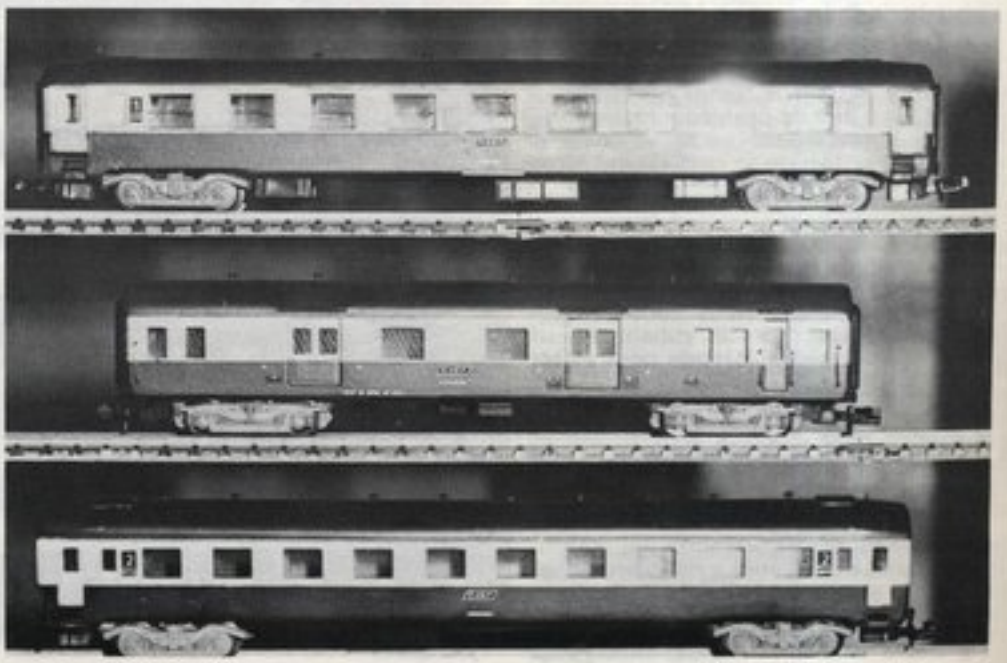


Schéma n° 6

9. Les modèles terminés : A UIC, fourgon Dd s et B DEV.



10. Les voitures transformées, en service sur le réseau de M' Chevrot (AFAN). La BB 67000 est une Lima transformée.

grannec

REMARQUES.

La peinture a été réalisée avec un pistolet «Humbrol». Ce genre d'appareil permet d'obtenir, allié à des peintures de qualité, un excellent fini ; il peut même rendre de grands services dans la décoration du réseau et pour toutes ces raisons constitue, à notre avis, un achat raisonnable.

Vous pouvez bien entendu réaliser entièrement la décoration au pinceau. Les peintures dont nous avons parlé ne conviennent alors plus car elles sèchent bien trop rapidement. D'autre part, comme nous l'avons dit, il doit être possible d'utiliser des bombes de peinture pour carrosserie automobile, dans ce cas le travail sera exactement le même ; le seul problème sera la brillance importante des teintes obtenues.

Il serait certainement envisageable, si la demande était suffisamment importante, de commercialiser des transferts ou décalcomanies pour réaliser les différentes inscriptions. Nous vous demandons pour celà d'entrer en relations avec l'A.F.A.N. 48 Avenue J. Perrin, 92320 SCEAUX.

Si la maison «Dynam» voulait bien livrer en pièces détachées les aménagements intérieurs de ses voitures A8 et B9 O.C.E.M, un pas de plus dans le réalisme pourrait être franchi : réaliser l'aménagement intérieur des A9 et B10 par un cheminement en tous points identique à celui que nous avons développé pour l'obtention des caisses des B10 ; à condition, bien sûr, d'installer un vitrage différent des pièces «Lima».

Pour la décoration intérieure, nous vous conseillons de vous reporter au No 1977 de «La Vie du Rail» ; il donne tous les détails et des photographies.

Nous n'avons pas décrit en détails la réalisation de la voiture A7D (voir photo No 9) car elle est très simple. Il suffit en effet d'agrandir la dernière vitre d'extrémité et de mettre à la place une pièce striée peinte en aluminium (cela doit se trouver aisément dans la profusion des différents emballages à jeter).

Ne pas oublier d'araser la trappe d'accès au réservoir d'eau côté fourgon ainsi que le relief des vitrages dans la partie occultée.

Si la réalisation des B10 vous parait trop complexe vous pouvez vous contenter de modifier un plus grand nombre de voitures Arnold et faire comme la SNCF : en transformer plusieurs en B9 (décoration des B10 bien entendu).

Nous avons donné dans ce texte des références à plusieurs marques. Ceci est bien entendu en dehors de toute publicité avouée ou inavouée mais, pensons-nous, vous permettra peut-être d'éviter de fastidieuses recherches ou tout au moins pourra vous servir de référence ; car vous avez pu juger, par les photos, des résultats obtenus à l'aide de tout ce matériel.

A TRAVERS LES CLUBS

LES GRANDS VIADUCS DU MASSIF-CENTRAL

L'Association pour le Tourisme Ferroviaire (ATF) organise les samedi 15 et dimanche 16 septembre prochain un autorail spécial X 2800 «bleu type Massif-Central» au départ de St Germain des Fossés et à destination d'Albi afin de découvrir les grands viaducs métalliques du Massif-Central : Neuvial, Rouzat, Fades, Garabit et Viaur.

Programme : Départ de Paris le samedi à 7 h 08 : St Germain des Fossés, Gannat, Viaducs de Neuvial, du Rouzat et des Fades. Déjeuner à Clermont-Ferrand et visite. Issoire, Arvant, St Flour (dîner et hébergement). Le dimanche : viaduc de Garabit, Sevarac-le-Château (déjeuner). Rodez, viaduc du Viaur, Albi (dîner). Retour à Paris (en voiture-couchette affrétée) le lundi à 7 h 33.

Un long arrêt photo est prévu sur chaque viaduc. Prix au départ de Paris : 900 F tout compris (au départ de St Germain des Fossés avec retour à Albi : 720 F). Correspondances assurées vers les grandes villes de France. Supplément de 50 F pour chambre individuelle. Pour tout renseignement et inscription : ATF, 6 boulevard de Grenelle, 75015 Paris, tél. 577.27.66 et 283.75.09.

LES ACTIVITES DU C.O.P.E.F. A LA RENTREE DE SEPTEMBRE.

Le C.O.P.E.F. participera aux manifestations organisées à Marly le Roi les 29 et 30 septembre 1979 à l'occasion du baptême d'un élément Z 6400.

Le C.O.P.E.F. étudie pour le samedi 6 octobre 1979 un voyage en train spécial électrique en banlieue parisienne comportant l'emprunt de la transversale rive gauche (liaison Invalides-Orsay) qui sera ouverte le 30 septembre. Les personnes intéressées peuvent adresser dès maintenant au siège (C.O.P.E.F., 8, rue de l'Arrivée, 92250 La Garenne-Colombes) une enveloppe avec leur adresse, affranchie à 1,20 F, avec la mention au crayon «TRG», pour recevoir la circulaire correspondante en temps utile.

Par ailleurs, le C.O.P.E.F. prévoit d'organiser un déplacement de deux jours les 22 et 23 mars 1980 à l'occasion d'Exporail, déplacement comportant notamment le parcours en autorail spécial des lignes Nice-Breil-Coni et Breil-Vintimille.

(suite p. 579)

...eit derhel choñj ag er marh du !

("...en souvenir du "cheval noir" !)

texte : J.-D. RONDINET et J.-H. LAVIE

(suite, voir numéros 404, 405, 406 et 407.)

construction d'une 141.TC Ouest en HO

LES CAISSES A EAU

Passons maintenant à la construction des caisses à eau (fig. 18a). C'est pour ces pièces en particulier que la gravure au perchlorure va faire des merveilles ! Et cela, tout simplement parce qu'elle permet d'acheter les lignes de rivets, toutes faites, au mètre !

C'est Lettraset qui nous propose les feuilles «Instantex N°11» avec plein de petits points en lignes que l'on n'a plus qu'à reporter sur une feuille de laiton de 5 dixièmes bien nettoyée.

Le détourage des caisses à eau est marqué par un filet vendu en ruban «escargot» (comme du Scotch) dans les maisons d'articles de dessin. Choisir les marques «Lettraset» séries Letraline ou Flex-a-Tapes de 0,80 mm de large (1/32 de pouce) ou «Mecanorma» série Normatape de 0,79 mm de large.

Les marchepieds des caisses à eau sont dessinés à l'encre, ou bien avec des «L», pris dans des planches de Lettraset, et soigneusement disposés.

Le grand avantage des transferts à sec dans la gravure chimique, est qu'ils résistent parfaitement au perchlorure de fer et qu'ils permettent de travailler, dessin face à vous, de manière à surveiller la gravure de très près.

Les caisses à eau une fois gravées, sont découpées à la scie X-Acto, puis finies à la lime. Les marchepieds peuvent être percés puis ouverts à la lime carrée.

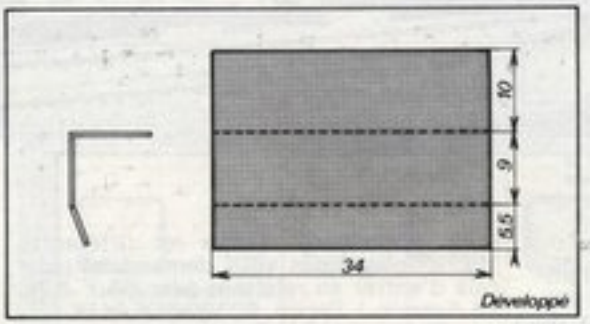


Fig. 19 et 20
Les pièces constitutives de la soute à charbon et de sa trémie.

Les photographies des machines réelles permettent de constater que ces orifices sont quelquefois fermés.

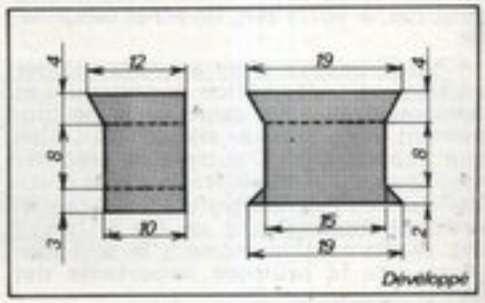
Les dessus des caisses à eau sont gravés de pareille façon (fig. 18 b). Pour les plier et conserver une arête vive, on trace une petite saignée à l'aide d'une petite lime aiguille triangulaire, à l'intérieur du pli. Les dessus, comme la partie arrière des caisses, sont assemblés par soudure.

LA SOUTE A CHARBON

La soute à charbon est également traitée en gravure chimique à l'aide des «points Lettraset» (fig. 19). Le pliage à 90° est obtenu après un trait de scie.

La trémie (fig.20) est faite de trois morceaux de laiton de 5 dixièmes, dont deux similaires. Le plus pratique est de les tracer les trois pièces côte à côte, pour être sûr de leur conformité. On soude ensemble, par l'intérieur non visible, les trois pièces constituant la trémie.

La soute à charbon est soudée à l'arrière de la cabine puis l'ensemble cabine-caisses à eau est collé à la chaudière par un joint d'Araldite posé, par l'intérieur de la cabine, avec la pointe d'une allumette.



Au préalable, les cercles de chaudière (vendus en ruban chez Clarel) auront été appliqués. Laisser sécher l'assemblage cabine-caisses à eau-chaudière 48 heures sur un «marbre».

Les deux caisses à eau sont rendues solidaires entre elles par une entretoise de 33 mm, soudée aux caisses et collée à l'Araldite à la chaudière (fig. 21).

SUPERDETAILLAGE

Nous pouvons maintenant passer au superdétaillage de nos modèles :

- Chapelles d'introduction (fig. 22) : Elles sont réalisées à partir de fil de laiton de

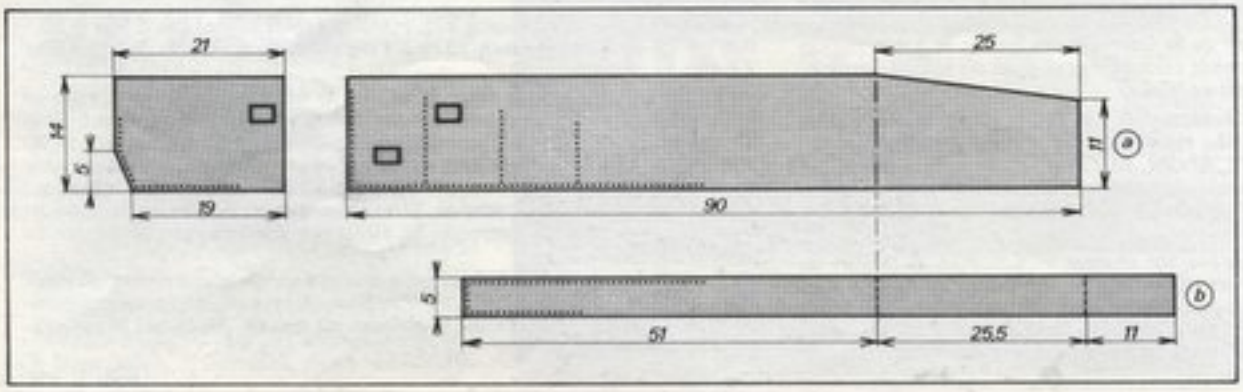


Fig. 18
Réalisation des caisses à eau.
Les pliages seront plus nets si l'on trace, à l'intérieur du cambrage, un trait bien gravé à la pointe à tracer.

1 mm, tube de laiton diamètre 2, écrasé, deux têtes d'épingles shpériques aplaties à la lime puis marquées de 4 traits de scie-rasoir X-Acto.
- Tuyauterie de sablage : utiliser du fil de plomb que vous trouverez dans le commerce sous forme de fil pour fusibles électriques. On a par là même un choix très grand de diamètres. Dans le cas présent, choisir du 6 ou 7 dixièmes. Ces fils passent tout juste entre les caisses à eau et la chaudière. Forcer si nécessaire.

- Soupapes : Nous avons utilisé de la visserie laiton de 4 mm. Les vis sont «tournées» dans le mandrin de la perceuse (vitesse lente). Pratiquer les saignées avec l'arête d'une lime carrée ou «feuille de sauge». Il serait miraculeux de faire du premier coup deux soupapes exactement identiques. Nous en réalisons trois ou quatre et sélectionnons. Le rebut est soigneusement conservé pour d'autres modèles. Les soupapes sont collées juste derrière la sablière.
- Réservoir de T.I.A. : Les nôtres viennent du tender 34 X Jouef, attelé d'origine aux 140 C qui nous servent de base pour nos 3 - 141 TC.
- Tuyauteries de vapeur : Nous avons utilisé du fil de laiton «recuit» et de la corde à piano. La tuyauterie «Jouef» venue de moulage, qui avait été conservée sur la 3 - 141 TC 17 de J.H. Lavie, est complétée par des pièces rapportées.

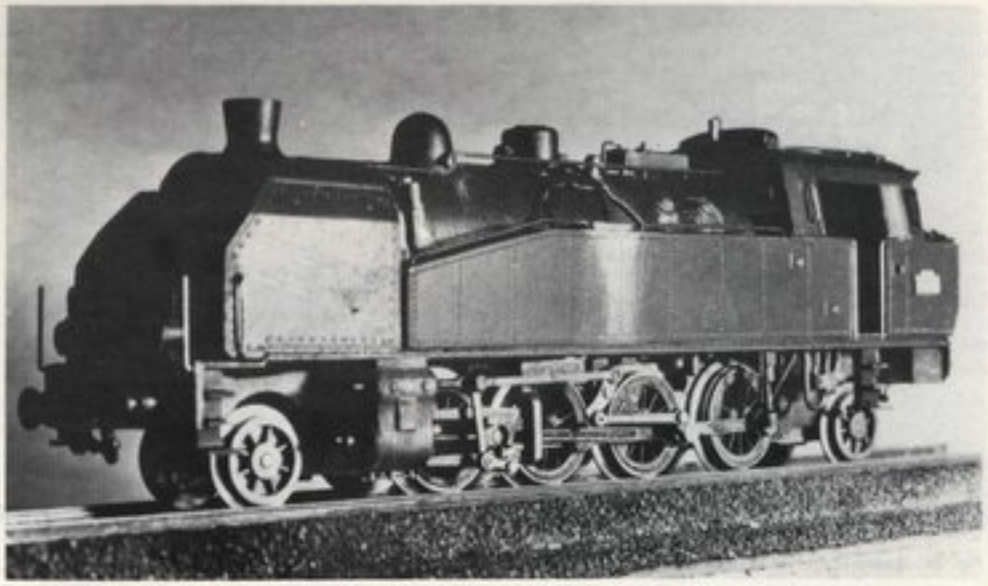
- Couvercle des orifices de remplissage d'eau, et boîtes à outils : Ces pièces (fig. 23a et b) sont gravées, au perchlorure de fer, dans du laiton de 1 mm. Elles sont montées par collage avec de la Limpidol «Cyanolit 201».
- Poignées montoires de cabine et maincourantes des caisses à eau : Pour mémoire, ce sont quatre fils de maillechort (ou de laiton) de 5 dixièmes, collés de l'intérieur à la «Cyanolit 201».
- Tampons autoclaves-lavage : Ils sont pris dans des chutes de plastique (vieux tampons Jouef). Les petits marchepieds sont en laiton de 1 dixième.

La superstructure est terminée. Il est donc temps d'achever le châssis. On soude les marchepieds à leur place, les boîtes à outils au ras de la traverse arrière. Souder rapidement, cela va sans dire ! (Un grain de soudure assure une solidité suffisante.)

Les écrans pare-fumées sont gravées suivant la technique habituelle : rivets «Lettraset», entourage avec des filets. Une petite poignée montoire y est soudée. En ce qui concerne les ouvertures pratiquées dans les écrans des machines réelles, voir d'après photographies la locomotive précise que vous désirez reproduire (Il n'y avait pas deux écrans semblables !).

Ne pas oublier le cambrage des écrans, aux trois quarts de leur hauteur. Les écrans pare-fumées sont soudés sur les cornières du châssis en laiton. Le compresseur d'air est collé sur le châssis derrière l'écran droit, à la place qu'il occupait sur le modèle Jouef.

Les injecteurs, qui se trouvent sous l'avant de la cabine, sont suggérés par un bloc et des fils de laiton (voir plan). La prise de mouvement de l'indicateur Flaman est, elle aussi, suggérée par des tronçons de fils de laiton soudés. Trois trous



1. La 141 TC réalisée par J.-D. Rondinet. lamming

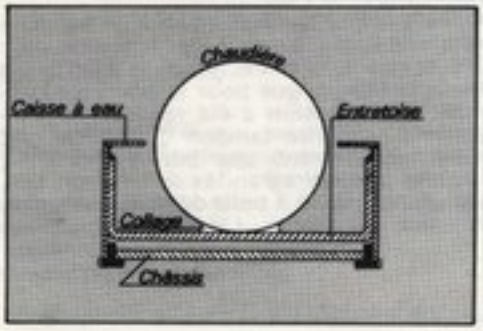


Fig. 21
Entretoisage des caisses à eau.

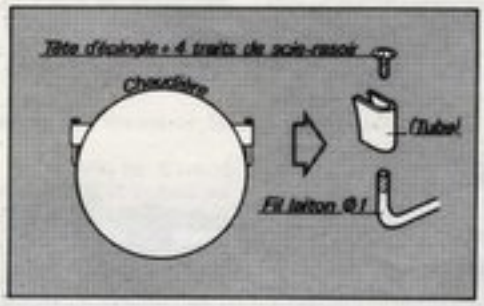
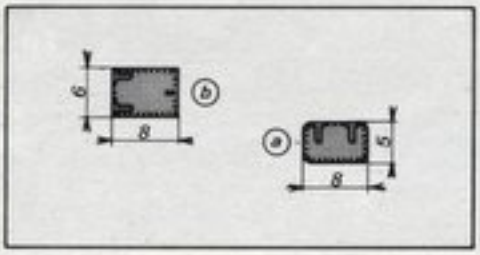


Fig. 22. Chapelles d'introduction.
Fig. 23. Couvercles de boîtes à outils et à eau.



sont percés, à cet effet, dans le châssis (côté droit de la machine), et l'assemblage est réalisé à l'aide de colle Limpidol «Cyanolit 201». (Voir plan)

On doit maintenant allonger les longerons du châssis, c'est-à-dire, la partie qui relie, au-dessus des roues des bissels, la traverse avant et les cylindres, la traverse arrière et le cendrier.

Construisez les longerons dans du carton mince et taillez-les à la mesure exacte, en les présentant de temps à autre en position, pour vérifier si les roues pivotent librement. Une fois déterminé les dimensions exactes des longerons (qui dépendent de votre montage), se servir du carton comme gabarit pour tracer sur du laiton de 5 dixièmes.

Les longerons sont ensuite soudés deux à deux par des entretoises (fig. 24) de 18 mm, c'est-à-dire la largeur du cendrier Jouef, puis l'ensemble est soudé aux traverses avant et arrière. Agir rapidement et par l'intérieur des longerons. Terminer en déposant un grain de soudure entre les longerons et le châssis en laiton.

A partir de cet instant, on ne peut plus désolidariser le châssis Jouef et le châssis en laiton. C'est donc le moment, pour ceux qui le désirent, d'établir la continuité électrique : un fil relie le châssis en laiton (au potentiel du bissel avant) à une des bornes du moteur; un second fil relie la vis de fixation du carter en zamac (au potentiel du bissel arrière) à l'autre borne du moteur.

PEINTURE ET DECORATION

Il ne semble pas indispensable de passer sur le laiton une couche d'apprêt, qui empâterait les détails.

Nous avons appliqué directement au pinceau une couche légère de laque Humbrol «vert SNCF» sur toute la superstruc-

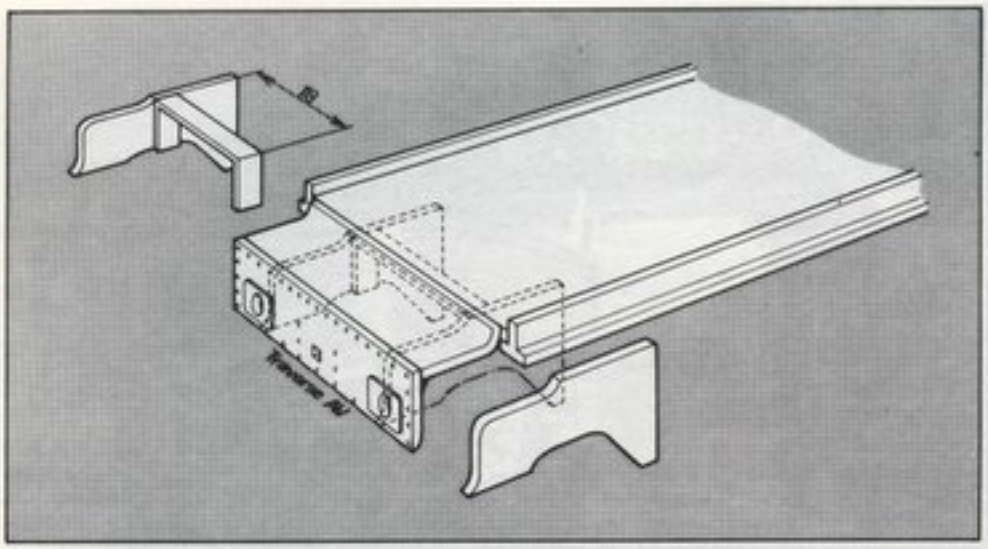


Fig. 24. Assemblage de la partie avant du châssis.

ture de la machine, exceptées la boîte à fumée, la cheminée, et la toiture de l'abri qui ont reçu une couche de peinture Humbrol «HB 10-Night Black Matt».

Nous avons peint en rouge mat «délavé» les traverses de tamponnement, puis posé les numérotations sur la traverse avant et à mi-hauteur de la soute à combustible. Le marquage «141 TC XX» provient d'une planche Lettraset N° 189 blanc «Futura Medium corps 6» (marquage disponible également en planche spéciale chez Clarel); les macarons SNCF et les cartouches indicateurs de région 3 sont tirés d'une planche de transferts à sec «Clarel».

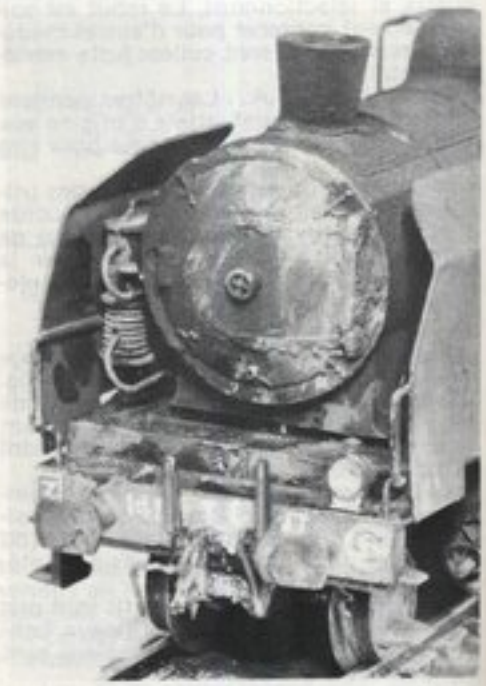
Puis une seconde couche de peinture est appliquée sur la superstructure. J.D. Rondinet a réutilisé, pour sa TC 19, les mêmes teintes que pour la première couche. L'application a été réalisée par l'intermédiaire d'un tampon de mousse qui, tout en assurant une bonne régularité, donne un léger «granité» de très bon aloi, et d'un pinceau à poils de martre pour les parties encaissées. J.H. Lavie a préféré employer, pour cette seconde couche, de la peinture Testor noire mate en bombe, finement pulvérisée sur sa TC 17 (se tenir à 1,50 m du modèle).

Nous n'avons pas jugé utile de dessiner des filets sur nos locomotives. En effet, seules les 3 - 141 TC 12 et 16 réelles étaient dotées de filets jaunes devenus fort peu visibles à la fin de leur carrière.

Les fenêtres et hublots de l'abri de nos machines ont été munis de vitres (Rhodoïd fin), et nous avons posé, sur les côtésde la cabine, des plaques SNCF en relief Clarel. Notons à ce sujet qu'il est nécessaire de diminuer leur épaisseur, par frottement sur de la toile émeri, et de rectifier leur contour avec des petites limes; elles sont collées avec de la Limpidol «Cyanolit 201», puis peintes en rouge (il suffit de frotter la plaque sur une feuille de papier : les inscriptions réapparaissent blanc sur rouge).

Poser des lanternes à l'avant et/ou à l'arrière. Les nôtres ne sont pas fonctionnelles pour des raisons d'esthétique (dans l'état actuel de la technique, nous croyons qu'il faut faire un choix entre le fonctionnel et le réaliste).

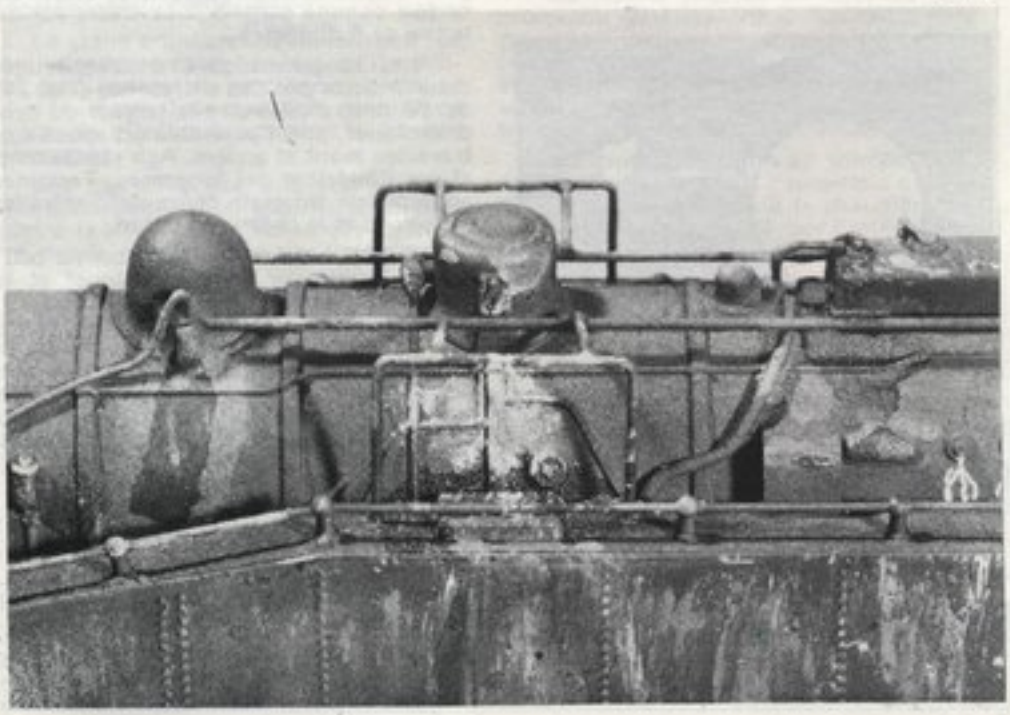
Coller avec de l'Araldite «Rapide» du charbon dans la trémie; en faire déborder sur les tôles planes de la soute et sur l'arrière de l'abri. Afin de cerner de près la réalité, J.D. Rondinet s'est procuré, au dépôt de Carhaix, du charbon de la véritable 3 - 141 TC 19 pour sa... 141 TC 19 à l'échelle HO ! ! ! La 3 - 141 TC 17 réelle ayant été découpée, J.H. Lavie a récupéré, pour son modèle, du charbon dans la soute de la 3 - 141 TC 3. Après concassage, l'aspect, la texture et... l'odeur de ce charbon sont on ne peut plus fidèles !



lr/marx

Détails sur la 3-141 TC de J.H. Lavie.

lr/marx



Nous avons peint l'embiellage et les roues de nos modèles avec un mélange de «Gun Metal» et de «HB 10-Night Black Matt» Humbrol. Peindre sans crainte, mais «graisser» les parties mobiles avec de l'huile de précision (l'«huile mouvement» à l'échelle HO !) et laisser tourner le moteur, roues en l'air, pendant deux heures.

Pour parfaire le réalisme, nous avons «sali» nos modèles d'après l'observation des machines réelles. L'air marin donnait d'ailleurs aux locomotives à vapeur circulant sur les «antennes» bretonnes, des teintes de rouille, gris et vert délavé, très originales mais difficiles à décrire.

Des «coulées» de gouache blanche sur les injecteurs, le réservoir de T.I.A., les chapelles d'introduction et les autoclaves apporteront à ces détails un relief extraordinaire.

Un M.E.C.R.U. et un C.F.R.U. ont été collés à leur poste de travail; un coup de lime transforme les casquettes «teutonnes» des personnages que l'on nous vend en folkloriques bérêts. Penser au foulard, aux lunettes (deux touches de peinture argent).

Il ne nous reste plus qu'à placer la vis Parker sous la boîte à fumée, puis les deux vis situées à l'avant de la cabine; nos modèles sont prêts à prendre leur service pour faire revivre, sur nos réseaux, le cher Hent-Houarn Breizh.

Nous avons voulu, en donnant la description complète de la fabrication d'un modèle, fournir un exemple concret propre à encourager le modéliste débutant dans ce travail passionnant qu'est la réalisation d'un modèle réduit. Nous ne prétendons pas que l'emploi du laiton constitue la panacée. Loco-Revue publiera prochainement, sous la plume de Xavier Jacquet, une étude sur l'utilisation du plasticard dans la construction des modèles. Cette solution moderne ouvre de très nombreuses possibilités aux modélistes, mais ne permet pas de profiter des avantages de la gravure chimique. L'idéal pourrait bien être la construction mixte laiton/plasticard, ce que nous ne manquerons pas de vérifier prochainement.

FIN

A TRAVERS LES CLUBS

(Suite de la p. 575)

LE TEMPS DES GARES AU C.C.I. : L'OPINION DES 220 000 VISITEURS.

Un sondage d'opinion a été réalisé, entre le mois de décembre 1978 et le mois de mars 1979, au Centre de création industrielle Georges Pompidou, lors de l'exposition «Le temps des gares».

D'après les résultats de ce sondage, ce sont les **maquettes**, avec 54 % de réponses favorables, qui ont été les plus appréciées devant les photographies (34 %), les décors (16 %) et les tableaux (16 %). C'est une nouvelle preuve de l'importance du modélisme dans les expositions ferroviaires.

VOYAGE SUR LE MONGY

Le M.T.V.S. organise un voyage à Lille, le 22 septembre 1979, avec au programme la visite de la ligne-musée de l'A.M.I.T.R.A.M. et un parcours de 2h vers Roubaix, avec une motrice série 400 de la S.N.L.E.R.T. Une visite du dépôt de Marcq-en-Bareuil est prévue.

Départ de Paris-Nord à 8 h 05 - Retour à 19 h 33 - Voyage en voiture Corail affrétée.

Prix du voyage : 120,- F (1/2 tarif pour les enfants de moins de 10 ans - Gratuit en dessous de 4 ans).

Renseignements et inscriptions au Secrétariat du MTVS, Mr Derocq J.M., 5, Allée Laënnec, 92000 Nanterre. Réglement par CCP (3 volets) ou par chèque bancaire à l'ordre du MTVS - Joindre une enveloppe timbrée pour la réponse.

3èmes JOURNEES TOURANGELLES DU MODELE REDUIT les 13 et 14 octobre 1979.

Les journées Tourangelles du modèle réduit qui se sont déroulées en 1977 et 1978 ont remporté un remarquable succès et deviennent un des rendez-vous du modélisme.

Cette année, elles se tiendront les 13 et 14 octobre 1979 comme les années précédentes au parc des expositions de Tours.

Vous y trouverez une importante exposition de maquettes d'avions, de bateaux, de voitures, de chemins de fer etc... Tout ce matériel sera présenté par les différents clubs de modélistes de Tours et de sa région, et fera l'objet de captivantes démonstrations dans l'air, sur l'eau, sur la route et sur d'imposants circuits ferroviaires. De nombreux professionnels, artisans, fabricants, éditeurs de revues, etc... prêteront leur concours à cette journée.

Entrée gratuite - Le programme qui vous sera proposé fera l'objet d'une tombola à tirages multiples effectués au cours de ces deux jours.

POUR UN CLUB DANS LE LOT-ET-GARONNE

Du 14 au 27.05.79 s'est tenu dans le foyer du théatre Georges Leygnes à Villeneuve s/Lot (47) une exposition de modélisme ferroviaire. Exposition organisée dans le cadre de la fête des écoles par quelques amateurs lot-et-garonnais dans le but de promouvoir une activité modéliste un peu méconnue dans ce département excentré.

Cette manifestation qui réunissait un large éventail de modèles : jouets anciens, écartement O ou I - importante collection HO - plusieurs réalisations d'amateurs (écart. HO ou 1/20 fonctionnant à la vapeur) - ainsi qu'un réseau de démonstration aimablement prêté par la maison Jouef, permit aux modélistes lot-et-garonnais de se retrouver pour envisager dans un avenir que nous espérons proche, la création d'un club de modélisme ferroviaire.

Pour tous renseignements concernant la création de cette association nouvelle, écrire à : Roger PLANTE, 5, rue Léo Lagrange, 47300 Villeneuve s/Lot.

TRAMWAY BY NIGHT ..! à SAINT ETIENNE

A l'occasion des deux journées ferroviaires, organisées par l'Association des Amis du Rail du Forez (A.R.F.) les 19 et 20 mai derniers, un parcours nocturne le samedi en tramway PCC articulé était offert aux participants qui, auparavant, partis de Tain l'Hermitage le matin, empruntèrent les chemins de fer du Vivarais de Tournon à Lamastre et régionaux, de Saint Agrève à Dunières puis l'autorail régulier SNCF Dunières Saint Etienne Châteaucreux, de là, après le repas, un trolleybus CFVE à 3 essieux de type VA382 Berliet (chose rare en centre ville) modernisé, conduisait tout ce monde (via les lignes 10, 8 et 7) jusqu'à Bellevue.

Et il était donc 22 h lorsque la PCC articulée N° 551 prenait en charge la soixantaine de participants pour un parcours aller retour de la ligne 4 sur «la Terrasse». De retour à Bellevue, un vieil autobus Berliet du type PLR (un des derniers encore circulant à St Etienne) permettait de regagner le quartier de la gare de Châteaucreux vers 23 h où chacun se donnait rendez-vous au lendemain dimanche.

Un dimanche exceptionnel puisqu'il devait voir l'arrivée d'un train, vraiment spécial en gare de Bourg Argental, désaffectée du trafic voyageur depuis décembre 1938. Beaucoup de monde à l'extérieur mais aussi à l'intérieur, puisque 310 voyageurs avaient pris place dans cette rame très originale puisque c'était en fait l'une des dernières rames type Nord de la région lyonnaise avec l'une des trois dernières BB 1 à 80 non-maurienne*. Cette BB, la 56, eut la gloire pour une unique fois de parcourir le dernier tronçon St Rambert d'Ablon-Bourg Argental de la ligne St Rambert-Dunières (via «le Tracol»).

L'arrivée s'effectua à l'heure, au détriment d'arrêts photos malheureusement, en gare de Bourg Argental pavoisée en conséquence et animée par une exposition sur les chemins de fer en Ardèche grâce à l'association des Amis du Rail d'Annonay qui sera prochainement créée.

A St Etienne au retour, on parlait déjà d'un nouveau voyage, toujours en Ardèche, mais sur Le Teil-Lalevade d'Ardèche le 14 octobre prochain.

** Le dépôt de Lyon Mouche est encore titulaire des BB 56, 64 et 71 qui assurent à tour de rôle les navettes Givors-Lyon attelées à une rame réversible Nord.*

TEST

La 30-135 Etat Jouef au 1/87

texte : J.H. LAVIE

photos : F.L. MARX

CHEZ JOUEF, LA 30-135...

Les locomotives à vapeur de construction Ouest ou Etat n'ont guère obtenu les faveurs des fabricants de modèles réduits à l'échelle HO.

Le marché spécialisé actuel est, en effet, bien pauvre :

- locomotives de vitesse : néant
- locomotives mixtes : néant
- locomotives à marchandises : 3-140 C Jouef
- locomotives de manœuvres : 3-030 TA RMA, 3-040 TA Jouef.

Les modélistes désirant réaliser un réseau de style SNCF région Ouest utilisent donc massivement des machines unifiées, «armistice», ou «prise de guerre» dont l'inévitable 3-231 A ex-Bavaroise !

La nouvelle 3-030 T Jouef vient donc combler, en partie, un vide important, d'autant plus qu'elle va satisfaire également les amateurs affectionnant les régions Est et Sud-Ouest, ce que n'aurait pas permis la 120 T «Bicyclette», série de locomotives de banlieue de la Compagnie de l'Ouest, amortie vers 1925, et dont la reproduction avait été envisagée un moment, rue des Archives.

Lorsque l'on observe la 30-135 Jouef, on reste, d'emblée, étonné par la sobriété de ce modèle. Pas de pièce rapportée comme sur toutes les locomotives à vapeur de la marque sorties ces dix dernières années, aucune pièce de «super-détaillage» : nous sommes loin de la finition habituelle des modèles récemment créés par le grand fabricant français ! En fait, il manquait à Jouef une locomotive «bas de gamme», propre à séduire le modéliste débutant et destinée aux coffrets complets de «départ», la 020 de style jouet ne pouvant convenir, de toute évidence, qu'aux jeunes enfants.

La petite 030 T des Chemins de fer de l'Etat se prêtait parfaitement, par sa simplicité, à une reproduction au moindre coût. L'opération est réussie puisque le prix public du modèle Jouef, référence 8295, n'est que de 80,00 F.

Quelques comparaisons : la 3-030 TB de chez P.M.P. coûtait, en 1949, 5850 francs de l'époque; le modèle TAB, quant à lui, valait 5000 F. La 3-040 TA Jouef avait été présentée, en mars 1967, au prix de 41,00 F; elle est vendue aujourd'hui 135,00 F, l'augmentation de son prix ayant été légèrement inférieure à celle du S.M.I.C. dans la même période (x 4,79 d'après l'INSEE). Toutes ces précisions permettent de mieux situer le créneau de la 30-135 Jouef.

... UN MODELE SOBRE...

La 30-135 Jouef est composée d'une caisse (chaudière, caisses à eau, cabine) en polystyrène-choc injecté et d'un châssis en hostaform. Seules, les roues et les bielles d'accouplement sont métalliques. Comme le prouve notre tableau des dimensions comparées, les cotes de la machine réelle ont été fidèlement respectées. Toutes les pièces caractéristiques ont été reproduites, mais certaines, d'aspect grossier, devront être améliorées ou remplacées par l'amateur.

La gravure du modèle est correcte, mais là aussi, nous sommes loin de la finesse de la 150 X sortie l'an passé ! Les détails de la chaudière sont venus de moulage. Leurs dessin et emplacement sont exacts mais la main courante ceinturant la boîte à fumée est beaucoup trop forte d'épaisseur. La pompe à air, réalisée en ABS, manque également de finesse. La cabine et la soute à combustible sont, par contre, très réussies, si l'on excepte la petite excroissance de plastique figurant le sifflet. Nous avons admiré les couvercles des caisses à eau, joliment détaillés, mais devons dire qu'il faut beaucoup d'imagination pour trouver ce qu'est, sur le modèle, l'espèce de «bidule» situé sur la caisse à eau de gauche, censé représenter la cloche de la machine réelle !

L'auteur de ces lignes, ayant la réputation, rue des Archives, d'être un «compteur de rivets», s'est donc laissé aller à sa passion sadique ! Le résultat reste, dans l'ensemble, honorable, le dessin des bandes rivetées est exact, et nous avons juste trouvé, sur les caisses à eau du modèle, un nombre de rivets inférieur à la locomotive réelle (11 rivets sur les couvre-joints verticaux pour une moyenne de 14 à 20 en réalité !).

La mécanique difficile à caser sur un aussi petit modèle a imposé un petit coffrage devant la plaque arrière de boîte à feu et pour cette raison l'abri n'est pas aménagé.

Les roues métalliques de la 30-135 Jouef sont pleines, en laiton décolleté nickelé, et le rayonnage en plastique injecté est rapporté. Le résultat n'est pas aussi catastrophique que l'on pourrait le croire d'emblée et sera encore largement amélioré par une redécoration appropriée. Les bielles d'accouplement du modèle Jouef n'ont pas été nervurées. Au risque d'étonner un grand nombre d'amateurs, nous devons dire qu'elles ne l'étaient pas non plus sur la majorité des 30-100 réelles.

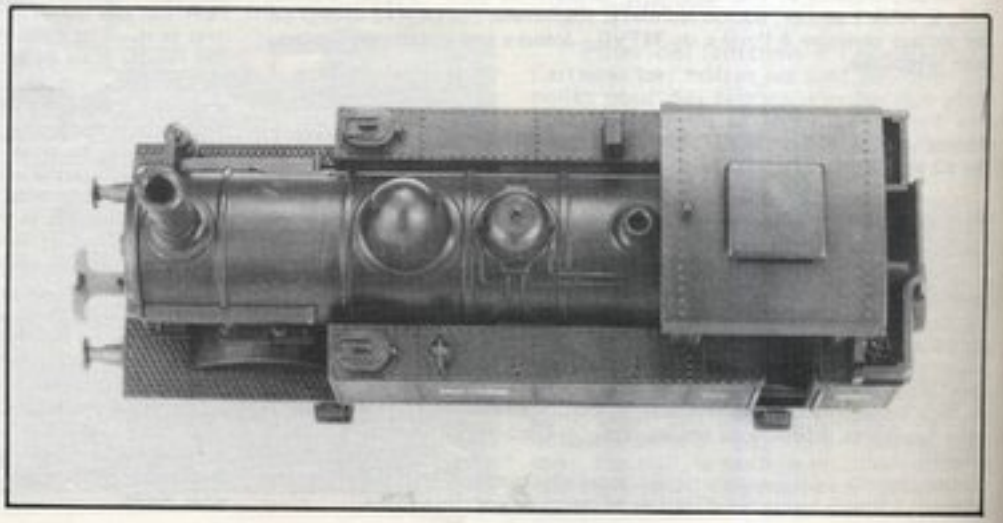
La 30-135 Jouef est décorée en noir mat, inscriptions sur la tôle arrière de la soute à combustible en blanc mat, plaques latérales «Etat» et «30-135» peintes à l'écran de soie en couleur argent. Ce marquage, finement réalisé, est exact La livrée noir mat, appliquée au pistolet, imite assez bien l'aspect «charbonneux» de la livrée réelle. Elle constitue une bonne base de travail pour le modéliste désirant améliorer cette machine.

En contre-partie, les traverses de tamponnement ne sont absolument pas satisfaisantes. Outre leurs tampons non conformes, ces malheureuses traverses ont été affublées d'un rectangle de papier-cartonné rouge auto-collant sur fond «réglisse». Amis lecteurs, une seule solution : précipitez-vous sur un cutter (le papier se décolle relativement facilement !).

... EQUIPE D'UNE MECANIQUE SIMPLE...

La 30-135 Jouef est équipée du moteur à 5 pôles classique de la marque, placé ici en posi-

1. On remarquera que les caisses à eau sont parfaitement détachées du corps de chaudière sur la 030 T Jouef, comme cela est normal sur les machines tenders réelles.



tion inclinée, au-dessus des second et troisième essieux. L'entraînement est assuré par une vis sans fin sur pignon hélicoïdal, directement sur l'essieu arrière, dont les deux roues sont bandagées. A noter que la vis sans fin est en laiton, comme dorénavant pour tous les engins de traction de Jouef. Les deux premiers essieux captent le courant et sont entraînés par les bielles d'accouplement.

Notre bulletin d'essai au banc dynamométrique permet de juger les prestations de ce modèle : vitesse maximale conforme en charge, puissance suffisante par rapport à la machine réelle qui n'enlevait que 165 t à 60 km/h en rampe de 10°/oo. Le ralenti est bon, tout au moins en absence d'appareil de voie dont le franchissement à basse vitesse est entravé par le faible empattement électrique du modèle.

En ligne, le bruit de la 30-135 Jouef reste relativement raisonnable sauf sous alimentation pulsée.

L'accès à la mécanique est aisé, la caisse et le châssis n'étant qu'encliquetés. Un bon point à souligner : les deux parties encliquetées se désolidarisent facilement, ce qui constitue une agréable nouveauté chez Jouef.

... MAIS QUI N'EN DEMEURE PAS MOINS UNE BONNE BASE DE TRAVAIL POUR L'AMATEUR

La 30-135 Etat de Jouef ouvre de nombreux horizons aux modélistes : superdétaillage, modifications, voire reconstructions, pour 80,00 F, voilà de passionnantes soirées en perspective !

- Améliorations de la partie mécanique.

Le peu de place disponible sur le modèle a obligé le constructeur à reporter le lest dans la boîte à fumée. Pour mieux lester l'essieu arrière muni de bandages, il est facile d'ajouter 25 g de plomb dans le logement situé sous la soute à combustible, l'effort maximal sans déplacement fourni par votre machine passant alors de 32 cN à 40 cN. Augmenter encore ce poids ne servirait à rien et userait rapidement les support d'essieux en plastique du modèle.

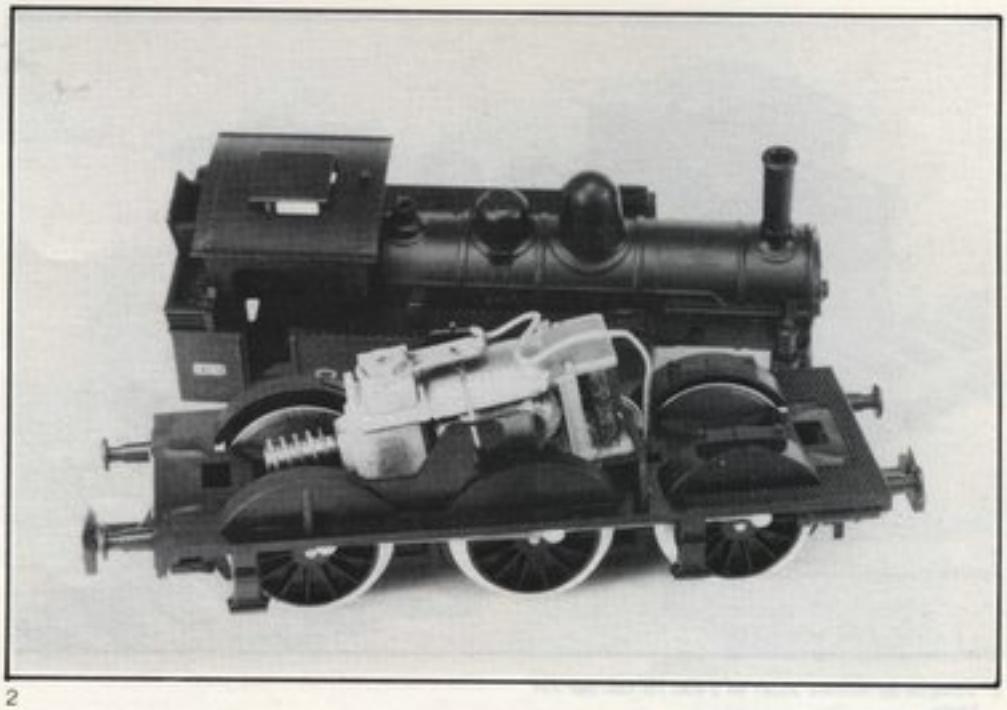
Si vous avez choisi de reproduire une machine de l'Ouest ayant assuré des trains de dessertes marchandises ou des manœuvres de gares (nous disons bien «de gares» et non «de dépôts» !), vous pourrez doubler l'empattement électrique de votre modèle Jouef en l'attelant à un fourgon-porteur «capteur de courant».

En réalité, ces fourgons-porteurs servaient sur la région Ouest* à transporter les hommes d'équipes lors des manœuvres et évolutions sur voies «Exploitation», ou les agents de trains pour les dessertes omnibus marchandises. A l'époque des 3-030 TB, ces véhicules étaient le plus souvent du type «War Departement» série Mwf 4749 à 5236 devenue en 1949 11 926 849 à 927 336 (voir fiche LR 288/24e série). Deux solutions s'offrent à vous :

- construire un modèle de ce fourgon d'après la fiche documentaire et l'équiper de lamelles de contact
- utiliser le fourgon type standard D de Jouef, réf. 6480, qui est muni d'origine de lamelles de contact pour l'éclairage. Cette solution est nettement moins conforme (véhicule trop moderne), mais conviendra aux amateurs pressés.

Les liaisons électriques entre la machine et le fourgon s'effectueront à l'aide de fils très fins de couleur noir mat imitant les demi-accouplements de freins. Ne pas oublier d'inscrire, sur les faces du fourgon, les mentions «Ex» (Letraset Clarel) «wagon porteur-gare d'attache X».

** Ils sont encore parfois employés aujourd'hui, attelés à des locotracteurs ou à des BB 63 500.*



2

2. Sous la superstructure, le moteur classique Jouef attaquant le 3e essieu par un couple à vis sans fin.

- Transformations et reconstructions.

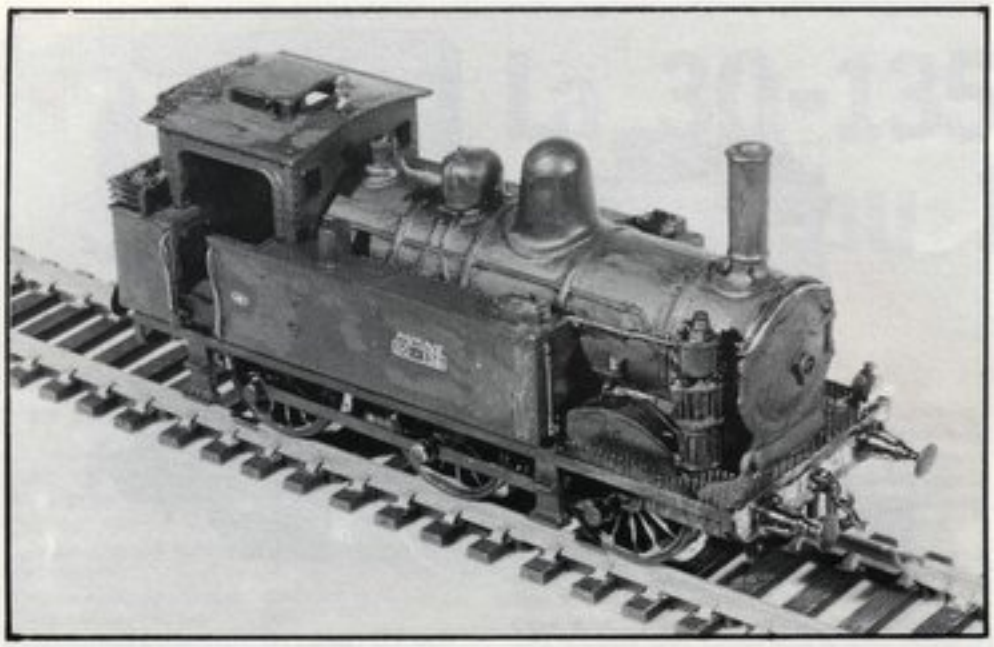
La 30-135 Jouef permet, nous l'avons dit, la création de nombreuses variantes de machines. Certaines d'entre elles sont réservées aux modélistes confirmés car leur réalisation nécessite l'échange des roues (2-030 TB, 3-030 TB 302 à 331), la reconstruction de l'abri et de la boîte à fumée, ou le raccourcissement du châssis. En n'effectuant que quelques travaux faciles sur le modèle Jouef, vous pourrez déjà obtenir une 3-030 TB entre 121 et 157, une 4-030 TG 201 ou 202 ou la 1-030 TB 152. Nous indiquons en marge la liste des teintes des différentes machines que l'on peut réaliser à partir du modèle Jouef.

En ce qui concerne les plaques rapportées, vous trouverez des modèles «Etat»«30-xxx» chez plusieurs revendeurs spécialisés. Evitez surtout les plaques rapportées type SNCF qui n'ont jamais été apposées, à notre connaissance, sur ces machines. Enfin, pour les amateurs de l'époque 1900, la firme Télétrain** propose des plaques demi-circulaires de portes de boîte à fumée «Ouest» et «35 xx» (numéro dans la série).

*** Télétrain, 9, rue Gounod, 67550 Vendenheim*

TABLEAU DES DIMENSIONS COMPAREES

30 - 135	réelle	1/87	Jouef
Longueur h.t.	8 530	98,0	97,8
Longueur du châssis	7 500	86,2	86,2
Largeur du châssis.	2 700	31,0	31,4
Hauteur du niveau du rail au faîte de la cheminée	4 235	48,6	49,8
Empattement total	4 450	51,1	51,1
Diamètre des roues motrices	1540	17,7	17,6
Distance dos à dos des flancs de roues.	NEM 312 : 14,3 (± 0,1)		13,9
Hauteur des boudins	NEM 313 : 1,0 (± 0,1)		1,2



3. Variante du modèle Jouef en 3-030 TB 136, par J.H. Lavie.

Pour notre part, nous avons modifié deux modèles Jouef d'après des documents photographiques. Deux soirées ont été suffisantes pour inscrire ces 3-030 TB 136 et 3-030 TB 155 à notre état d'inventaire.

Nous avons commencé par démonter la toiture de l'abri, la pompe à air et la porte de boîte à fumée, qui ne sont qu'encliquetées, puis arasé au couteau X-acto les attelages Jouef, les tampons, le papier collant rouge des traverses de tamponnement, la rambarde de boîte à fumée, les mains montoires, la cloche et le sifflet. L'ouverture située en-dessous de la caisse à combustible a été bouchée avec un rectangle de bristol. Nous avons ensuite posé les mains montoires (abri et marchepieds devant les caisses à eau) et la rambarde de boîte à fumée obtenues dans de la corde à piano. Les supports de rambardes vendus par la maison Trans-Europ sont trop forts de dimensions pour une 3-030 TB, et en leur absence, la pose de la corde à piano n'est guère aisée ! Ceux que cette opération rebuterait peuvent réduire l'épaisseur des rambardes et mains courantes venues de moulage. Après «métallisation» (peinture vieux cuivre), le résultat peut être relativement convenable (voir certaines locomotives Roco). Le sifflet, en laiton, a été tourné dans le mandrin d'une perceuse et la poignée de sablière a été formée dans une tige de laiton. Nous avons voulu monter les ressorts à lames du premier essieu situés sous la boîte à fumée. Après avoir découpé les petits parallélépipèdes figurant ces ressorts sur le modèle d'origine, et agrandi les encoches pratiquées à la base de la boîte à fumée, nous avons collé des ressorts à lames en bronze fin de chez Télétrain. Finalement, le résultat de cette opération est décevant car les ressorts sont peu visibles à l'échelle HO. C'est sans doute pour cette raison que Monsieur Boisse n'en avait pas équipé son modèle.

Conformément au document photographique, nous avons supprimé sur la 3-030 TB 155 les réservoirs d'air fixés à l'avant sous le tablier. Cette machine a reçu également une nouvelle soute à combustible de forme différente et des dessus de caisses à eau modifiés. En absence de plan coté, nous avons procédé de manière empirique en observant la photo. Les «tôles» ajoutées ont été réalisées en plastique de récupération genre plasticard. Les rivets ont été repoussés à la pointe à tracer (opération très nocive pour l'extrémité en tungstène de la pointe à tracer !). Le lanterneau de l'abri, un peu plus large sur la 3-030 TB 155, a été refait en bristol.

Nos machines ont été équipées d'attelages (réf. 72 Carmina), de pompe à air et tampons type «ancien Ouest» (Télétrain) et de demi-accouplements de frein (fil de cuivre). Les lanternes sont des Télétrain référence 4003 pour la 3-030 TB 155, Carmina réf. 70 pour la 3-030 TB 136.

Plus de la moitié des machines 30-100 de l'Etat avaient été munies de caisses montées sur le tablier, de chaque côté de la boîte à fumée. Ces caisses avaient, suivant les locomotives, des dimensions variées, leur couvercle était large (30-174) ou étroit (30-121), et quelques-unes étaient posées sur des tasseaux (30-121, 30-128). Notre TB 155 a reçu de telles caisses, construites en presspahn.

Passant à la décoration, nous avons peint les traverses de tamponnement en rouge vin 73 avec des tâches de rouge brique 70 et d'écarlate 60 (toutes nos teintes sont des références Humbrol). Les caisses à eau, l'abri, la soute à combustible et les couvre-roues sont en vert noir 91, la chaudière et la toiture de l'abri en terre olive 66 mélangé avec un peu de noir charbon 85; pour rendre les roues plus réalistes, nous avons traîté la partie à camoufler (entre les rayons) en noir 33, les rayons et le bord des bandages avec un mélange de gris mer 27 et de terre olive 66. Le châssis et toutes les pièces situées sous le tablier ont été peints en noir charbon 85 (2/3) mélangé avec du terre olive 66 (1/3); les reliefs sont ensuite mis en valeur avec différents mélanges. De même, les couvercles des caisses à eau, pompe à air, sifflet, soupapes sont à re-

BULLETIN D'ESSAI AU BANC DYNAMOMETRIQUE

Engin essayé : 30-135
Administration propriétaire : Chemins de fer de l'Etat
Constructeur : Jouef (France)
Masse en ordre de marche : 88 g
Adhérence statique : 22,5 g
Marche à vide :
—démarrage (vitesse mini stabilisée) : sous 2,5 V/60 mA (11,2 km/h)
—vitesse maxi : 125,2 km/h
Marche en charge sous 12 V :

	Consom.	Effort	Puissance	Puissance mécanique introduite	Puissance mécanique délivrée	Rendement
à 39 km/h	150 mA	32 cN	1,80 W	24,45 ch	0,53 ch	2,16 %
à 70,5 km/h	150 mA	30 cN	1,80 W	24,45 ch	0,60 ch	2,45 %
à 94 km/h	100 mA	10 cN	1,20 W	16,30 ch	0,40 ch	2,45 %

— Effort maxi à la vitesse limite indiquée (80 km/h) : 25 cN
— Effort pour le meilleur rendement : 20 cN pour une vitesse de 86 km/h (27,5 cm/s) et une consommation de 125 mA

Effort maximal sans déplacement, jusqu'à limite de patinage (en alignement)
- marche AV : 32 cN sous 6 V/110 mA
- marche AR : 25 cN sous 6 V/100 mA

prendre avec des couleurs rappelant la rouille, le tartre, etc.

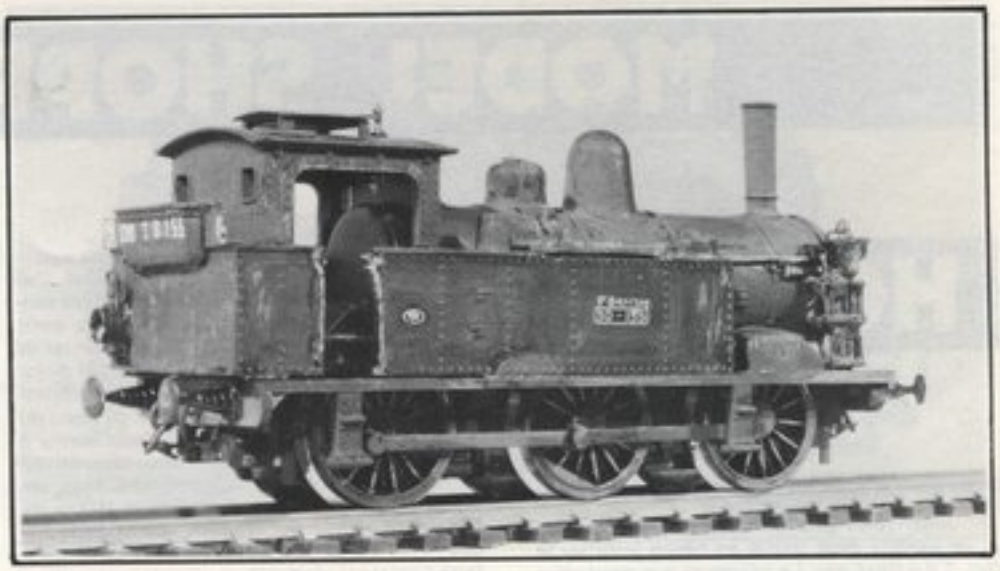
Pour terminer, nos deux modèles ont été pourvus de charbon dans leur soute à combustible et d'inscriptions (encre de chine blanche et transferts à sec Clarel).

POUR ACCOMPAGNER LA 30-135, LA VOITURE DE BANLIEUE A DEUX ESSIEUX ET IMPERIALE B^9x 20 303 DES C.F. DE L'ETAT

Ce modèle Jouef n'est pas à proprement parler une nouveauté, puisque nous vous l'avions déjà présenté, lors de sa sortie, en février 1969 (voir Model Shopping LR 292).

En créant la locomotive 30-135 de l'Etat, Jouef a trouvé, fort justement, opporrtun de reprendre cette voiture de banlieue à deux essieux et impériale. Notons que la voiture à deux essieux et portières latérales multiples, sortie parallèlement, dont l'aspect et la livrée étaient des plus fantaisistes (il s'agissait, en fait, de la B^9x 20 303... décapitée de sont impériale !), n'a heureusement pas fait l'objet d'une reprise.

(à suivre)



4. Deuxième variante, cette fois avec une soute modifiée, de la 030 Jouef en 030 TB 155, toujours par J.H. Lavie.

TABLEAU DES TEINTES UTILISEES

	Abri, chaudière caisses à eau	Filets	Cercles de chaudière	Boite à fumée cheminée	Châssis	Roues	Traverses de tamponnement	Inscriptions
3500 de L'OUEST	vert moyen clair	rouge ou jaune	gris	noir	noir	vert moyen bandages gris	rouge bordure gris	plaques latérales rectangulaires en métal blanc plaques demi-circulaires en métal blanc sur la porte de boîte à fumée (3541à3602 seulement)
30-100 de L'ETAT	vert olive foncé	jaune	laiton poli	noir	noir	noir	rouge bordure noir qq mach. avec inscript. 30-100 en jaune à l'avant	plaques latérales en métal moulé marquages sur soute arrière en blanc
21 à 35 CEINTURE	vert foncé	néant	laiton poli ou peint	noir	noir	noir	rouge, numéro blanc	peintes en blanc sur caisses à eau
3. 900 du NORD	vert foncé	rouge	laiton poli	noir	noir	noir	rouge	peintes en blanc sur caisses à eau
1-030 TB 2-030 TB 3-030 TB 4-030 TG de la S.N.C.F.	vert SNCF	néant	peint	noir	noir	noir	rouge avec inscript. SNCF 030 T en blanc	plaques latérales 30-100 Etat ou peintes en blanc

3-030 TB : plaques latérales en métal «30-100» conservées; marquage 3-030 TB... sur soute arrière en blanc.
2-030 TB et 4-030 TG : inscriptions latérales et sur soute arrière en blanc.
1-030 TB : les machines de manœuvres de la région Est étaient souvent peintes en noir; aucune information concernant les 1-030TB

Nota : D'une manière générale, seul un très petit nombre de ces machines a pu être repeint par les régions de la S.N.C.F.

A PROPOS DU CONGRES DE TOURS (Voir lr n° 407)

«Difficile d'approcher, mais après avoir rampé par dessus les têtes, les congressistes pouvaient suivre, dans cet atelier, un véritable cours de modélisme». C'est ce que nous écrivions dans notre précédent numéro au sujet de l'atelier d'Alain Pras qui, rappelons-le, a battu tous les records d'affluence. Les journalistes de LR, devant couvrir le reportage photographique du congrès, n'avaient guère la possibilité de «ramper par dessus les têtes», aussi, certains conseils donnés par le maquettiste de chez Jouef dans le brouhaha de la foule ont été mal transcrits...

Pour vos constructions personnelles de bâtiments, c'est le papier «4 AS» référence 16bis que conseille Alain Pras et non Caran d'Ache indiqué par erreur. Le montage doit être effectué avec de la colle Pelikan Pelligom et, pour éviter le gondolage du papier, il est préférable d'employer de la peinture acrylique Liquitex pour la décoration de ce genre de construction tout papier et carton. Pour les bâtiments en plastique vendus en boîte de construction, ce sont, bien entendu, les peintures Heller ou Humbrol qui permettent les meilleurs dégradés et qu'il faut préférer grâce à leur application aisée même au pinceau et à leur excellente tenue.

MODEL SHOPPING

HO

JOUEF

CHATEAU D'EAU DE TYPE ANCIEN.

Jouef nous gâte en châteaux d'eau, puisqu'un modèle type unifié en béton avait vu le jour, il y a deux ans. Le bâtiment que nous vous présentons aujourd'hui est d'un type beaucoup plus ancien puisqu'il correspond au type de construction «fin du siècle dernier/début du siècle».

Comme le château d'eau unifié, ce modèle Jouef a été traîté, soulignons-le, à l'échelle. Le kit comprend 23 pièces dont le montage ne pose aucun problème particulier. La gravure est excellente et permet d'obtenir, après peinture de l'ensemble, un château d'eau très réaliste.

Notons que la citerne se compose de cinq viroles à assembler. Le modéliste a donc la possibilité de faire varier la hauteur du château d'eau en supprimant une ou plusieurs viroles. Certaines installations hydrauliques comportaient également deux châteaux d'eau accolés.

Référence 05.1035.00, prix conseillé : 28,75 F

BV DE LA GARE DE LUSIGNY.

Jusqu'à maintenant, le catalogue Jouef proposait quatre bâtiments voyageurs (BV) :

- le BV de la gare de Maintenon (Réseau de l'Ouest, section de ligne de Paris-MP à Chartres, reconstruction 1949) qui date pratiquement des débuts de la firme et dont la fidélité et la conception (assemblages par vis et glissières) sont aujourd'hui dépassés
- les BV de la gare de Neuvy-sur-Loire (Réseau du Sud-Est, section de la ligne de Gien à Cosne) et de la gare de Villeneuve, conçus autrefois par André Portes et repris par Jouef. Ces bâtiments, très (trop ?) employés par les modélistes, ont le défaut d'être bien trop petit pour l'échelle HO, encore faut-il signaler qu'ils sont plus près de l'échelle que la grande majorité des BV produits par les firmes allemandes!
- le BV de la gare de Castelnaudary (Réseau du Sud-Ouest, section de ligne de Carcassonne à Toulouse), dont la création, plus récente, est de Philippe Valois. Le bâtiment réel, trop important pour la plupart des réseaux HO, a été fortement réduit par les techniciens de la rue des Archives, et le modèle ne peut donc satisfaire l'amateur véritable.

La sortie du bâtiment voyageurs de la gare de Lusigny est donc une étape importante, dans la gamme des éléments ferroviaires de chez Jouef. La gare réelle de Lusigny se trouve dans le département de l'Aube, sur la ligne 4 Paris-Mulhouse du Réseau de l'Est, section de Troyes à Bar-sur-Aube. Le modèle Jouef reproduit correctement le BV de cette gare. Une notice, très explicite, permet un montage aisé, et des conseils sont donnés pour le «superdétaillage».

Après assemblage, le BV de Lusigny étonne par ses dimensions généreuses. En fait, comme d'ailleurs la halle à marchandises et les immeubles modulaires de la marque, il n'est pas tout à fait à l'échelle en ce qui concerne les dimensions générales (rapport 1/95 environ), mais les portes et fenêtres sont, elles, parfaitement à l'échelle. Cette option permet d'éviter l'erreur classique, pratiquée sur certaines gares «monumentales» proposées sur le marché, des portes dont le chambranle est plus bas que la tête des personnages !

Jouef est actuellement le fabricant de bâtiments HO qui se rapproche le plus de l'échelle véritable. Ceci ne facilite pas la tâche des amateurs qui désirent placer sur leur réseau des bâtiments de fabrication étrangère, ou d'anciennes références Jouef, présentés comme étant à l'échelle HO, mais reproduits, en fait, au 1/120, quand ce n'est pas au 1/140.

Du point de vue strictement modéliste, nous ne pouvons qu'encourager Jouef, son maquettiste Alain Pras et ses collaborateurs, à persévérer dans la voie du meilleur respect de l'échelle.

Référence 05-1033-00, prix : 40,00 F.

MARKLIN

(1)

LOCOMOTIVE ELECTRIQUE 111 136-0 de la D.B.

Le catalogue «nouveautés 79» de Märklin annonçait une version S-Bahn avec pantographes unijambistes immatriculée 111 111-1 de la locomotive 111 beige/bleu océan déjà existante. Cette nouvelle version est aujourd'hui disponible, mais c'est la 111 136-8 qui a été finalement choisie.

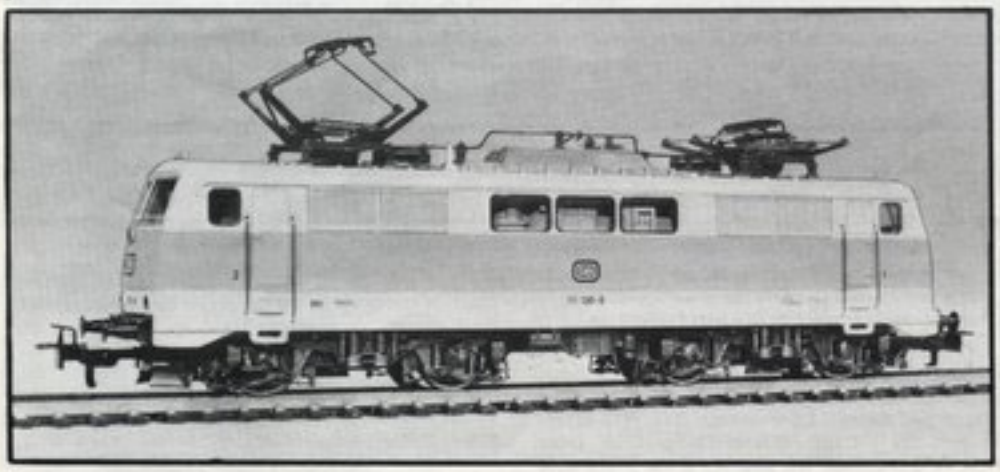
Notons toutefois, que contrairement à l'illustration du catalogue, la machine 111 136-8 Märklin est équipée de pantographes à double cadre symétrique erronés sur les locomotives du S-Bahn.

Référence 3155, prix : 393,00 F.

Nota. Les inscriptions de ce modèle sont aussi nettes et aussi complètes que sur la machine similaire 111 111-1 sortie par Roco. Il est d'ailleurs très intéressant de confronter ces deux modèles : la souplesse de la mécanique de Salzburg est supérieure mais le modèle de Göppingen paraît plus robuste; la 111 Roco est un peu plus fine mais la 111 Märklin est dotée d'une reproduction réaliste de l'aménagement intérieur des cabines et de la partie centrale de l'appareillage, bien visible par les baies.

Les modélistes intéressés par les chemins de fer allemands n'auront pas l'embarras du choix puisque la machine Roco est disponible uniquement en 2 rails, tandis que la 111 136-0 de Märklin n'est actuellement prévue qu'en système 3 rails CA.

1



ROCO

(2)

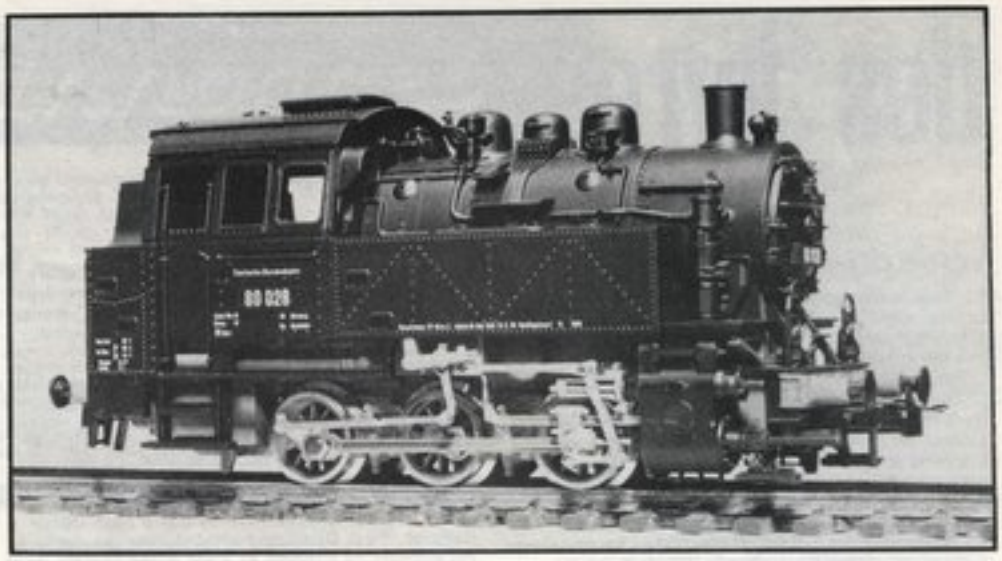
LOCOMOTIVE A VAPEUR BR 80 028 DE LA D.B.

Les locomotives BR 80, à 2 cylindres simple expansion et surchauffe, ont été construites, en 1927/28, pour la D.R.G. en 39 exemplaires (BR 80 001 à 039). Limitées à 45 km/h et développant 575 ch, elles avaient été conçues spécialement pour le service de la manœuvre. En 1945, 1 machine avait été détruite par faits de guerre, 21 unités furent cédées à la D.R., 17 restèrent à la D.B. Les dernières disparurent vers 1966 à la D.B., 1968 à la D.R. La BR 80 023 est préservée au musée de Dresde.

Ces petites 030 T sont bien connues des modélistes, puisqu'elles figurent, ou ont figuré, au catalogue d'un grand nombre de firmes (Fleischmann, Kleinbahn, Trix, Lima etc.). L'intérêt des fabricants de modèles HO pour cette série de machines n'a rien de surprenant puisque leur vaste cabine, leur chaudière trapue, largement dimensionnée et leur roues de petit diamètre (1100 mm) permettent de loger facilement un mécanisme sur les modèles.

La BR 80 028 Roco est, de toutes les BR 80 proposées à l'échelle HO, la plus fidèle et la mieux détaillée. Sa longueur H.T. est de 111,1 mm au 1/87. Toutes les pièces de la superstructure sont venues de moulage, même les rambardes et les mains montoires (très réussies) de la cabine.

Avant d'aller plus loin, donnons tout de suite le prix de ce modèle référence 4114 A : 248,90 F. Ce n'est donc pas un modèle «bas de gamme» chez Roco, et pour cette somme, nous regrettons que l'embiellage, d'ailleurs très fin, ne soit pas tout à fait complet, que les fenêtres de la cabine n'aient pas été garnies de «vitre», et que les hublots avant soient simplement dessinés dans le polystyrène, donnant des «vitres» noires parfaitement opaques. Puisqu'ils n'ont pas été découpés, l'amateur ne peut donc pas ajouter du rhodoïd. Les lanternes ne sont pas fonctionnelles; personnellement, nous ne le regrettons pas puisqu'en contre-partie, elles sont strictement à l'échelle et de bon aspect. Le marquage est exact et complet.



2

La BR 80 Roco est muni d'un très bon mouvement mécanique. Elle est douce et silencieuse, son ralenti est excellent, bien que l'arbre moteur n'ait pas été muni d'un volant d'inertie (vitesse mini stabilisée : 21,2 km/h sous 3,5 V). A vide sous 12 V (180 mA), elle atteint 70,5 km/h. A la tension nominale (12 V), nous avons obtenu le meilleur rendement à la vitesse de 14 cm/s (43,8 km/h à l'échelle, soit pratiquement la vitesse limite indiquée 45 km/h) avec un effort de 55 cN pour une intensité de 240 mA, donnant une puissance de 2,88 W et un rendement de 2,62 %. Ce sont des résultats remarquables pour une 030 T.

nouveautés EXPRESS

Nous commencerons, ce mois-ci, par les productions à l'échelle 0 d'un jeune artisan français, Jean-Marie Gillard. Proposés sous la marque J.M.G., ses modèles ont été illustrés dans nos reportages sur les congrès de Tours et de Lausanne parus dans notre précédent numéro. Actuellement disponibles : le wagon tombereau à bogies à caisse amovible, série 21 87 055 6... Eal en livrée Stemi, réalisé en laiton et décoré par sérigraphie; prix : 750,00 F en kit, 1285,00 F monté ; des bogies pour wagons de marchandises, types Diamond et Y7 vendus montés au prix de 115,00 F la paire, des bogies Y16 pour voitures voyageurs, vendus 128,00 F la paire. En cours de finition, un autorail Bugatti triple dont le prix sera d'environ 1875,00 F en kit et 4500,00 F monté; le moteur de cet autorail est un J.F.J. Les voitures A⁹u type VSE et A⁹u type VU75 sont toujours en cours d'étude. Jean-Marie Gillard propose également de redécorer des voitures type DEV-U48 à l'échelle 0 de fabrication Munier, en livrée bi-colore actuelle.

- J.M.G., 29, rue Carnot, 37000 Tours.

A l'échelle HO, Rivarossi sort une nouvelle version de son fourgon C.I.W.L. du type dit Orient-Express, proposé jusqu'à maintenant en livrée inexacte «chocolat». La nouvelle version de ce fourgon, décorée en bleu C.I.W.L. et numérotée 1270, est, par contre, tout à fait conforme. Son prix de vente est de l'ordre de 145,00 F (réf. 2578).

Chez Carmina, on reparle du locotracteur Y7400 (voir page publicitaire). Nous avions eu en mains, l'an passé, l'un des prototypes, équipé d'un moteur Roco et dont la cabine de conduite était aménagée. La version définitive sera munie d'un moteur Portescap.

Nouvelle décoration pour certaines références Märklin à l'échelle Z : la Pacific bavaroise et la voiture CCü sont disponibles en livrée vert moyen filets jaunes des K.P.E.V., le wagon citerne à bogies adopte une décoration «Aral» (N° 21 80 007 5650-8 P), et le wagon frigorifique à 2 essieux sort avec l'inscription des bières «Feldschlösschen» (regrettons l'absence de numéro sur ce wagon). Avant de quitter Märklin, disons deux mots sur un nouveau wagon (réf. 4432) à l'échelle HO, qui, bien que traité dans un style «jouet», n'en possède pas moins une caractéristique, à notre connaissance, unique : ce wagon bi-foudre appartenant à «Oberrh. Weininteressenten-AG. Rosheim» (transport de vins d'Alsace) a, en effet, été immatriculé «Elsass : Lothringen 600234-P», c'est-à-dire, au réseau d'Alsace-Lorraine, à l'époque où celui-ci appartenait encore à l'Allemagne (avant 1918). Toutes les inscriptions sont en langue germanique, la gare d'attache s'appelle «Station Rosheim Stadt» (Rosheim est aujourd'hui dans le Bas-Rhin), le cartouche de révision mentionne la date 20-4-1910. En dehors de son catalogue, Märklin présente, cet automne, une production spéciale à l'échelle HO : la Pacific 231-981 Etat (type S 3/6 Bavaroise) en version 2 rails courant continu. Ce modèle correspond à la version courant alternatif, référence 3083.

Les tramways Düwag de Roco, à l'échelle HO, sont maintenant régulièrement distribués. Par rapport aux prototypes que nous avions étudiés dans les numéros 404 et 405 de LR, nous avons été déçus de constater une simplification de la décoration. La version K.V.B. n'est donc plus tout à fait conforme sur ce point, d'autant plus que les inscriptions ont disparu ! Les pantographes sont maintenant, pour les trois versions, du type à double cadre symétrique, ce qui ne convient, ni à la version «Karlsruhe», ni à la version A.V.G. (prix : 286,10 F).

Plusieurs séries de voitures MMM sont à nouveau disponibles chez certains revendeurs : voitures de banlieue à 3 essieux, couloir central et portières latérales multiples type P.L.M. 1910/28, que l'on pouvait voir, en réalité, jusqu'à la fin des années cinquante en gare de Paris-Lyon, un fourgon d'express à trois essieux et vigie type P.L.M., une allège postale S.N.C.F. de dessin libre (tous ces modèles sont d'origine S.M.C.F.). Enfin, le fameux fourgon métallique Nord à 2 essieux est proposé en quatre versions. Le prix de ces modèles va de 81,00 à 84,00 F suivant les références.

Chez Rivarossi, la rame du train historique de la F.N.M. (chemins de fer de Milan), utilisée en réalité pour des trains d'amateurs, est disponible en HO, au prix de 575,00 F. La boîte comprend : une locomotive 030 T, trois voitures voyageurs anciennes.

L'importateur de Fleischmann, r.s.c. de Massini, nous informe que les nouvelles versions francisées des 050 tender (ex-94 DB) annoncées en mars, sortiront d'usine début octobre.

Spécialement destinées à la France, ces locos, réf. 4095 pour le HO et 7095 pour le N, seront livrées avec le sigle et les numérotations réelles françaises, imprimées en sérigraphie, pour une première série en tirage limité.

A épuisement de cette série limitée, les livraisons se feront conformes au catalogue 1979/80, sous la formule européenne.